This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

+ *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.

+ *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.

+ *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.

+ *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at `http://books.google.com/`

Über dieses Buch

Dies ist ein digitales Exemplar eines Buches, das seit Generationen in den Regalen der Bibliotheken aufbewahrt wurde, bevor es von Google im Rahmen eines Projekts, mit dem die Bücher dieser Welt online verfügbar gemacht werden sollen, sorgfältig gescannt wurde.

Das Buch hat das Urheberrecht überdauert und kann nun öffentlich zugänglich gemacht werden. Ein öffentlich zugängliches Buch ist ein Buch, das niemals Urheberrechten unterlag oder bei dem die Schutzfrist des Urheberrechts abgelaufen ist. Ob ein Buch öffentlich zugänglich ist, kann von Land zu Land unterschiedlich sein. Öffentlich zugängliche Bücher sind unser Tor zur Vergangenheit und stellen ein geschichtliches, kulturelles und wissenschaftliches Vermögen dar, das häufig nur schwierig zu entdecken ist.

Gebrauchsspuren, Anmerkungen und andere Randbemerkungen, die im Originalband enthalten sind, finden sich auch in dieser Datei – eine Erinnerung an die lange Reise, die das Buch vom Verleger zu einer Bibliothek und weiter zu Ihnen hinter sich gebracht hat.

Nutzungsrichtlinien

Google ist stolz, mit Bibliotheken in partnerschaftlicher Zusammenarbeit öffentlich zugängliches Material zu digitalisieren und einer breiten Masse zugänglich zu machen. Öffentlich zugängliche Bücher gehören der Öffentlichkeit, und wir sind nur ihre Hüter. Nichtsdestotrotz ist diese Arbeit kostspielig. Um diese Ressource weiterhin zur Verfügung stellen zu können, haben wir Schritte unternommen, um den Missbrauch durch kommerzielle Parteien zu verhindern. Dazu gehören technische Einschränkungen für automatisierte Abfragen.

Wir bitten Sie um Einhaltung folgender Richtlinien:

+ *Nutzung der Dateien zu nichtkommerziellen Zwecken* Wir haben Google Buchsuche für Endanwender konzipiert und möchten, dass Sie diese Dateien nur für persönliche, nichtkommerzielle Zwecke verwenden.

+ *Keine automatisierten Abfragen* Senden Sie keine automatisierten Abfragen irgendwelcher Art an das Google-System. Wenn Sie Recherchen über maschinelle Übersetzung, optische Zeichenerkennung oder andere Bereiche durchführen, in denen der Zugang zu Text in großen Mengen nützlich ist, wenden Sie sich bitte an uns. Wir fördern die Nutzung des öffentlich zugänglichen Materials für diese Zwecke und können Ihnen unter Umständen helfen.

+ *Beibehaltung von Google-Markenelementen* Das "Wasserzeichen" von Google, das Sie in jeder Datei finden, ist wichtig zur Information über dieses Projekt und hilft den Anwendern weiteres Material über Google Buchsuche zu finden. Bitte entfernen Sie das Wasserzeichen nicht.

+ *Bewegen Sie sich innerhalb der Legalität* Unabhängig von Ihrem Verwendungszweck müssen Sie sich Ihrer Verantwortung bewusst sein, sicherzustellen, dass Ihre Nutzung legal ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass ein Buch, das nach unserem Dafürhalten für Nutzer in den USA öffentlich zugänglich ist, auch für Nutzer in anderen Ländern öffentlich zugänglich ist. Ob ein Buch noch dem Urheberrecht unterliegt, ist von Land zu Land verschieden. Wir können keine Beratung leisten, ob eine bestimmte Nutzung eines bestimmten Buches gesetzlich zulässig ist. Gehen Sie nicht davon aus, dass das Erscheinen eines Buchs in Google Buchsuche bedeutet, dass es in jeder Form und überall auf der Welt verwendet werden kann. Eine Urheberrechtsverletzung kann schwerwiegende Folgen haben.

Über Google Buchsuche

Das Ziel von Google besteht darin, die weltweiten Informationen zu organisieren und allgemein nutzbar und zugänglich zu machen. Google Buchsuche hilft Lesern dabei, die Bücher dieser Welt zu entdecken, und unterstützt Autoren und Verleger dabei, neue Zielgruppen zu erreichen. Den gesamten Buchtext können Sie im Internet unter `http://books.google.com` durchsuchen.

LIBRARY
HE
3077
.A92

316

A 756,753 DUPL

PROPERTY OF
University of Michigan Libraries
1817
ARTES SCIENTIA VERITAS

ed in Germany.

Das

Preussische Handels-Ministerium

in

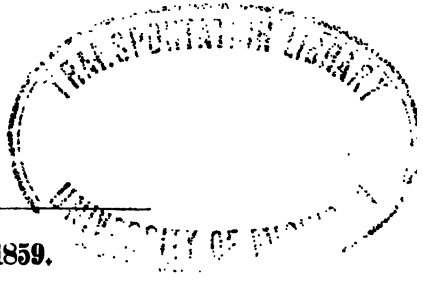
seinem Verhältnisse

zu den

Privat-Eisenbahn-Gesellschaften,

von

H. F. L. Augustin,
Ober-Landesgerichts-Rathe a. D.



Potsdam, 1859.

In Commission der Gropius'schen Buchhandlung (A. Krausnick).

Preis 10 Sgr.

Transportation
Library
HE
3077
.A92

Koethen
10-22-50
Transport.

3-19-52 MW

Vorwort.

In der vor einigen Tagen ausgegebenen Schrift des Verfassers über Preußische Finanzfragen mußte die Behandlung des Preußischen Eisenbahnwesens, als Haupturſache unseres gestörten Staatshaushaltes und unserer anwachsenden Staatsschuldenlast, eine Stelle finden und der Verfasser, welcher zugleich seine Betrachtungen über die Aufstellung des Staatshaushalts-Etats, die Erledigung der Grundsteuerfrage, die Verderblichkeit des Staatsschuldenwesens anstellte und den Mangel eines Staatsschatzes und großer Magazine von dem Gesichtspunkte der Kriegsbereitschaft aus beklagte, glaubte zugleich die Wege anzeigen zu können, wie den allseitig tief empfundenen Übelständen in der Hauptsache abgeholfen werden könne. Neben diesen Fragen, welche eine dauernde tiefe Bedeutung haben, konnte die Noth des Augenblickes nicht übergangen werden, welche daraus entspringt, daß der Staat ebensowohl als Privaten zu viel auf einmal angefangen, daß riesige und massenhafte Unternehmungen ermuntert, statt zurückgehalten, concessionirt und auf den Papiermarkt angewiesen, statt vertagt oder der Unternehmungsluſt reiner Privatkräfte überlassen waren, wenn einmal der bis zum Schwindel gesteigerte Unternehmungsgeist nicht zu zügeln war. Es mußte auf die Organisation der Börse und deren nicht zum Vortheile der Sittlichkeit wachsende Macht ebensowohl hingewiesen werden,

als auf die Gefahren, welche die Lage des Papiermarktes und die stete Vermehrung der courshabenden Papiere für jedes Privatvermögen, für den Nationalwohlstand, für die Steuerkraft des Landes im entscheidenden Augenblicke bereiten. Es mußte gezeigt werden, wie die befolgte Bankpolitik, abgesehen von der Frage, ob sie überall die richtige ist, augenblicklich zur Vergrößerung des bedrohlichsten aller unserer öffentlichen Übel beigetragen hat, wie gefahrbringend unser Geld- und Circulationsmittel-System ist, welche Versehen in dieser Beziehung gut zu machen sind. Den Schwerpunkt der meisten dieser schwebenden Fragen bildet die Wirksamkeit des Preußischen Handelsministerii, in dessen Ressort sie einschlagen. Der Verfasser mußte nachweisen, daß, wie auf der einen Seite das Staats-Eisenbahnwesen die Quelle der unaufhaltsam anwachsenden Staatsschuld und eines zu keiner Zeit klar zu übersehenden Deficits im Staatshaushalte ist, eben so diese dem Staate zugemutheten Opfer ohne entsprechenden Nutzen sind. Es mußte zum allgemeinen Bewußtsein gebracht werden, wie sehr die Privat-Interessen darunter leiden, in wie hohem Grade die Entwerthung der Actien zur Schwächung der Steuerkraft des Landes beiträgt. Es mußte jeder Fassungskraft klar gemacht werden, daß das Land das Aufgeben des jetzigen Systems fordern muß. Zur Vollständigkeit sowohl der Beweisführung gehört die Analyse des jetzigen Verhältnisses der Privat-Eisenbahn-Gesellschaften zum Preußischen Handelsministerio, als es auch sonst die höchste Zeit ist, diesem Verhältnisse auf das gründlichste und entschiedenste in's Auge zu sehen. Eine noch so gedrängte Schilderung und Beurtheilung dieses Gegenstandes würde in jener Schrift die ungleich wichtigeren andern dort behandelten Fragen in den Hintergrund gedrängt haben; deshalb

sowohl, als weil die innern Angelegenheiten der Eisenbahn-Gesellschaften noch andere Interessen berühren, zog es der Verfasser vor, diese gleichsam Familien-Angelegenheit in einer besonderen Schrift zu behandeln. Es bedarf weniger der Rechtfertigung, daß die Beschwerden der Gesellschaften überhaupt vor das öffentliche Forum gezogen werden, als daß dieses so spät geschieht. Es hat das seinen Grund darin, daß so groß auch der Kreis der darunter leidenden Personen, doch so klein der der vollkommen unterrichteten ist, daß diese durchweg in einer Berufsthätigkeit leben, welche sie schriftstellerischen Arbeiten entfremden, — daß Rücksichten auf ungeordnete Verhältnisse der Gesellschaften deren Vorstands-Mitglieder bewegen müssen, sich behutsam zu bewegen und daß, wenn das Amt des Censors stets etwas widerwärtiges und den persönlichen Gefühlen widerstrebendes hat, so doch besonders für den, welcher nicht allein in widerwärtigen und widerstrebenden, sondern auch in persönlich wohlthuenden Verhältnissen mit denen gestanden hat, deren Ansichten, ja deren Wirksamkeit in einem so wichtigen Verwaltungszweige, als es das Eisenbahnwesen ist, er anfechten muß. Der Verfasser weicht daher nur einer lästigen Pflicht, und nur weil er vielleicht der einzige der Fachgenossen ist, den nichts an deren Erfüllung hindert. Es war dabei eine Zusammenstellung von Thatsachen nothwendig, deren Beleuchtung auf dem Raume weniger Bogen, der Schrift das Ansehen einer Anklage geben möchten. Das vorhandene Material ist jedoch weder vollständig zusammengesucht, noch weiter benutzt, als es zur Klarstellung von Ansichten nothwendig war. Zugleich bot der verarbeitete Stoff Gelegenheit, die wichtigsten das Eisenbahn-Finanzwesen betreffenden Fragen sachlich auf eine dem größeren Publico zugängliche Weise zu behan-

deln, die bisher nur für die Fachmänner gründlich und erschöpfend abgehandelt sind. Der Verfasser wünscht auch hierzu weitere Anregung zu geben. Er betrachtet die Abhülfe der vorliegenden Beschwerden der Gesellschaften jedoch nicht als den einzigen Gegenstand seines Strebens, er wünscht noch viel dringender, darauf hinzuweisen, wie die junge, lebenskräftige Schöpfung von den Fesseln und ungebührlichen Einflüssen eines bureaukratischen Elementes befreit, aus einem Stillstande heraustreten, neue Blüthen und Früchte treiben würde, wenn ihr wieder eine freie Thätigkeit zugewandt werden könnte. Alle praktischen Vorschläge können auch jetzt nur auf Herstellung der freien Bewegung gerichtet sein. Die Geltendmachung solcher Vorschläge ist der wichtigste und wesentlichste Zweck dieser Blätter. Zugleich kann es nicht fehlen, daß die Beleuchtung des Wesens der bureaukratischen Thätigkeit in einem besonderen Verwaltungszweige, zu der Ahnung führt, daß auch in andere Zweige des Volkslebens ein hemmender, todter, ja noch geistloserer Mechanismus eingreifen möchte, welchen bloszustellen, zum Heile wahren Fortschrittes, zur Wiedererweckung wirklichen Lebens, der Lebens-Elemente Preußens, die Sachkundigen aller Fächer nicht dringend genug aufgefordert werden können. Zum Bewußtsein des Gemeinschädlichen werden die Übelstände, welche aus der, weder bestimmten Personen, noch der heutigen Regierung, noch unserem Zeitalter zur Last zu legenden verderblichen Entwickelung des Beamtenstaates erwachsen und von Tage zu Tage mehr offenbar werden, nur gebracht, wenn sie mit schonungsloser Schärfe zergliedert werden. Der Leser wird diese durch den Stoff und durch redliche Absicht gebotene Art der Kritik von hämischen Angriffen zu unterscheiden wissen, welche mehr der Person als der Sache, mehr der Partei

als der Berufsthätigkeit des Angegriffenen gelten. Ein Theil unserer Leser wird finden, daß er sich die Anschauungsweise des Verfassers, weil sie so sehr von dem abweicht, was man bei uns als Nothwendigkeit, wo nicht als Staatsweisheit bewahrt, schwer zu eigen machen kann; man wird versucht sein, in schlagenden Gründen nur piquantes zu finden und da das gerade nicht es ist, was der Verfasser sucht, so hat er sich sogar genöthigt gesehen, den behandelten Stoff nicht über die Gränzen billiger Beurtheilung hinaus zu verfolgen. Seine vollkommen berechtigte Opposition gilt nur einem tief in unserem ganzen Staats-Organismus wurzelnden Systeme, von dem sich die Meinung aller Parteien loszumachen bemüht ist, während man nach Waffen sucht, um es wirksam zu bekämpfen und nach Organisationen, um das Vortreffliche unserer Einrichtungen nicht mit dem Geist und Leben tödtenden zu verlieren. Wenn sich bei Lieferung dieses Materials Person und System nicht überall von einander trennen lassen sollten, wenn selbst die ausgezeichneten Eigenschaften von Regierungsmännern der Übung und Ausbildung des Systems eine besondere Färbung gegeben haben sollten, die sich nicht anders, als in grellen Tönen wiedergeben läßt, so ist das weder unsere Schuld, noch läßt sich darum ein Titelchen von der vollen und ganzen Wahrheit verschweigen, so weit sie aufgedeckt werden muß, um als Wahrheit erkannt zu werden.

In einem Blatte, dessen den Finanzfragen gewidmete Artikel Anspruch auf Beachtung verdienen, war in diesen Tagen nachgewiesen, daß die unter Staats-Verwaltung stehenden Preußischen Eisenbahnen ein kleines Heer von Bediensteten, in der Stärke von wohl 10,000 Mann stellten, und es war auf das Bedenkliche hingewiesen, das in der Concentration solcher Macht in der Hand eines Beamten liege. Es mag sein, daß gerade dieses Beispiel der Centralisation so vieler zu einheitlicher Thätigkeit berufener Kräfte wenig Anstoß erregt, in einer Zeit, in welcher man alles Heil von oben erwartet und damit die Regierung auf den Weg drängt, alle individuellen Kräfte und Thätigkeiten zu absorbiren und in die Bewegung der durch wenige große Triebräder arbeitenden Staatsmaschine einzufügen. Wir müssen aber auch darauf hinweisen, daß die Herrschaft über jene zehntausend einen sehr geringen Bruchtheil des gesammten Einflusses des Handelsministers darstellt. Derselbe übt als Chef des gesammten Post- und Bergwesens (woran man auch keinen Anstoß nehmen wird) einen persönlichen Einfluß auf eine noch größere Schaar von Bediensteten, als Leiter des gesammten Bauwesens hat er das persönliche Schicksal einer durch Strebsamkeit und mannigfache Verwendung sehr beachtenswerthen Classe von Beamten in der Hand. Als Chef der Preußischen Bank kann er jedem Geldmann, Kaufmann, Geschäftstreibenden nicht minder bedeutend werden, als denen, deren Lebensglück von ihrer Anstelligkeit und Brauchbarkeit abhängt. Ihm liegt die Förderung der Wünsche und Bedürfnisse der Handelskammern und kaufmännischen Corporationen und deren Beaufsichtigung genau eben so und mit denselben Befugnissen ob, welche in Beziehung auf Actien-Gesellschaften geltend gemacht werden. Er entscheidet über alle Concessionsgesuche mit fast unbeschränkter Machtvollkommenheit (wenigstens wo er sie versagen zu müssen glaubt), zur Anlegung nicht allein von Eisenbahnen (und wer wollte nicht noch Eisenbahnen!), sondern zur Einleitung jedes industriellen Unternehmens,

zu welchem Association in Anspruch genommen wird, als da sind: Feuer-, Lebens-, Vieh-, Hagel-, See- und Fluß-Versicherungen, Gas-Compagnieen, Actien-Gesellschaften jeder Art, Berg-, Hütten-, Maschinenbau-Unternehmungen. Er entscheidet in letzter Instanz über die Zulässigkeit aller gewerblichen Anlagen, bestimmt den Zinsfuß, überwacht alle Eisenbahn-Gesellschaften, Privatbanken, alles was concessionirt ist. Er ist Herr der Eisenbahntarife, bei welchen jeder im Lande interessirt zu sein glaubt, bestimmt, ob eine Provinz Staats-Unterstützung zu Landstraßen haben soll oder nicht — kurz es giebt kein Feld materieller Interessen, das er nicht mehr oder weniger beherrschte und beeinflußte, er hat über Jeden die Macht, zu segnen oder zu strafen, der irgend ein materielles Interesse zu verfolgen hat. Selbst im Verhältnisse zu den Regierungen der uns benachbarten deutschen Länder hat der Handelsminister eine einflußreichere und wichtigere Stellung, als jeder andere Rath der Krone. Die außerordentlichen in der Bedeutung des Handelsministerii liegenden Befugnisse und Machtvollkommenheiten mögen nun an sich von bedenklicher Größe oder mögen sie eine Nothwendigkeit für einheitliche (centrale) Leitung der Staats-Interessen sein, gewiß ist, daß sie der Frage die größte Bedeutung geben, ob die geübten Machtbefugnisse sich innerhalb der gesetzlichen Gränzen halten oder ob sie dieselben überschreiten und ob in diesen Kreis irdischer Allmacht Interessen ohne Noth hineingezogen werden, welche ein Recht haben, oder haben sollten, ihre Selbstständigkeit zu bewahren. Diese Bedeutung hat neben anderen die Untersuchung des jetzigen Verhältnisses des Handelsministerii zu den Privat-Eisenbahn-Gesellschaften. Die Untersuchung wird aber noch besondere, dem Preußischen Eisenbahnwesen gefährliche Übelstände zeigen, welche genau erkannt werden müssen, wenn die darunter leidenden Unternehmungen die Bedeutung behalten und erhalten sollen, über welche keine Meinungsverschiedenheit herrscht.

Als die Eisenbahn-Unternehmungen bei uns in Gang kamen und man sich entschlossen hatte, sie der Privat-Industrie zu überlassen, sie nur durch Amortisation der darin angelegten Actiencapitalien, aus dem Rein-Ertrage der Unternehmungen, oder erst nach Verlauf einer Reihe von 30 Jahren durch Ankauf, zum Staats-Eigenthum zu machen, handelte es sich nur darum, darüber zu wachen, daß die vom Publicum herangezogenen Gelder zweckentsprechend angelegt würden, daß Bahn- und Betriebsmittel die nöthige Sicherheit für den Betrieb gewährten,

daß das den Gesellschaften bis zu einem gewissen Umfange eingeräumte Monopol durch Concurrenz in Benutzung der von den Unternehmern hergestellten Bahn beschränkt werden könne; es handelte sich um Äquivalente für Überlassung eines Theils des Postregals und um Sicherung der bisherigen Resultate des Postwesens. Übrigens dachte man sich das Unternehmen wie jedes andere gewerbliche, bei welchem dem Unternehmer frei steht, aus seiner Sache und seinem Geschäfte zu machen, was er kann. Nachdem schon verschiedene Bahnen gebaut waren, wurden alle jene Verhältnisse durch das Gesetz vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen geregelt, welchem sich später das Gesetz vom 9. November 1843 über die Actien-Unternehmungen (im Allgemeinen) anschloß. Die Verhältnisse der Eisenbahn-Gesellschaften entwickelten sich sehr ruhig und ungestört, während sie der Aufsicht des Finanzministerii unterworfen blieben und bevor der Staat selbst anfing, Eisenbahnen zu bauen und zu verwalten. Wenn er als Eisenbahnbesitzer den Privatbahnen Concurrenz macht und das Einfluß auf die Behandlung einzelner Bahnen hat, so macht sich das nicht in allen Kreisen fühlbar, weil viele Privatbahnen nicht in der Lage sind, daß ihnen Staatsbahnen Concurrenz machen können. Dieses ohnehin genügend erörterte Verhältniß übergehen wir daher hier. Es hat sich aber auch im Allgemeinen seit jener Zeit und seit das Eisenbahnwesen zum Ressort des Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten gekommen ist, eine ganz veränderte Behandlung der Privat-Gesellschaften geltend gemacht, welche wir treffender nicht bezeichnen oder charakterisiren können, als daß die **Directionen wie Unterbehörden** behandelt werden, gegen welche die Aufsichtsbehörde sich jede Verfügung erlaubt, zu der sich der Vorgesetzte gegen den Untergebenen berechtigt fühlt. Diesem Verfügungsrechte werden alle Gegenstände, sowohl der eigentlichen Eisenbahn-Verwaltung, als der Verwaltung des Gesellschafts-Vermögens unterworfen, als ob die Gesellschaften unter der Obhut, Vormundschaft und Leitung der Aufsichtsbehörde wären. Die Form dieser Behandlungsweise, die Rechtsnormen, welche dabei angezogen oder bei Seite gelegt werden, und das materielle Interesse der Gesellschaften laufen bei einer Darstellung der Beschwerden derselben so neben- und durcheinander, daß eine systematische Gliederung kaum möglich ist. Wir wollen daher von allgemeinen Betrachtungen über die gesetzliche Begründung des Aufsichtsrechtes und der Art, wie es geübt wird, ausgehen, kommen dabei auf die wichtigsten materiellen Interessen der Gesellschaften, als

Fahrplan, Tarif, Geschäftsbetrieb und Dividende, auf Beachtung der Statuten und gesetzlichen Vorschriften und werden es theils dem Leser überlassen, aus dem aufgestellten Gesammtbilde seine eigenen Schlußfolgerungen zu ziehen, theils werden wir daran besondere Vorschläge knüpfen, wie aus dieser allgemein empfundenen Lage der Dinge ein besserer Zustand sich entwickeln kann.

Das **Gesetz vom 3. November 1838** hat es nicht für nöthig erachtet, festzustellen, welche Eingriffe in die Gesellschafts-Angelegenheiten gestattet wären und welche nicht. Hat doch auch noch Niemand einen Codex der Art über das Verhältniß des Gewerbtreibenden, Fabrikanten oder irgend anderen großen Unternehmers aufzustellen unternommen. Man begnügte sich, festzustellen, welche Rechte sich der Staat vorbehalten hat; andere giebt es nicht. Von ganz speciellen Bestimmungen nun abgesehen, auf die, so weit es die Bau-Ausführung betrifft, hier gar nichts ankommt, oder welche wir bei Gelegenheit der Besprechung derjenigen Gegenstände in's Auge fassen, welche sie betreffen, enthält das Gesetz vom 3. November 1838 nur folgende beiden allgemeinen Vorschriften über das Staats-Aufsichtsrecht:

> § 23. Die Handhabung der Bahnpolizei wird, nach einem darüber von dem Handelsministerio zu erlassenden Reglement, der Gesellschaft übertragen. Das Reglement wird zugleich das Verhältniß der mit diesem Geschäft beauftragten Beamten der Gesellschaft festsetzen.
>
> § 46. Zur Ausübung des Aufsichtsrechts des Staats über das Unternehmen wird, nach Ertheilung unserer Genehmigung, ein beständiger Commissarius ernannt werden, an welchen die Gesellschaft sich in allen Beziehungen zur Staats-Verwaltung zu wenden hat. Derselbe ist befugt, ihre Vorstände zusammenzuberufen und deren Zusammenkünften beizuwohnen.

Aus den ersteren dieser gesetzlichen Bestimmungen folgt, daß der Handelsminister in Beziehung auf die Erlassung und Überwachung aller bahnpolizeilichen Vorschriften ganz freie Hand hat, womit für die Sicherheit des Betriebes jede irgend erdenkliche Garantie in seine Hand gelegt ist. Es ist in dieser Beziehung von allen Gesellschaften erlangt, daß sie technisch vollkommen qualificirte Betriebsdirectoren bestellen, welche der Oberaufsichts-Behörde verantwortlich sind und die den Eisenbahn-Gesellschaften anvertraute Bahnpolizei üben, auch über diejenigen Veranstaltungen wachen, welche nöthig sind, dem Betriebe Sicher-

heit zu geben, alſo über den Zuſtand der Bahn und Betriebsmittel. Wenn es auch leicht hätte kommen können, daß eine ſolche Mittelsperſon, welche weniger der Geſellſchaft als dem Staate verantwortlich iſt, den Directionen unbequem geworden wäre, da der Begriff der Verantwortlichkeit ſehr ſelbſtſtändige und koſtſpielige Anordnungen rechtfertigen kann, welche nicht immer mit den Wünſchen und Anſichten der Directionen übereinſtimmen möchten, ſo haben ſie ſich doch längſt in das Unvermeidliche gefügt. Das unter Androhung von Strafverfügungen erlaſſene Verbot an die Mitglieder der Directionen, Befehle in Betriebs-Angelegenheiten zu erlaſſen, ſteht zwar im directen Widerſpruche mit deren ſtatutenmäßigen Befugniſſen, kann aber als ganz wirkungslos eben ſo überſehen werden, als das ungerechtfertigte Verlangen der Eiſenbahn-Commiſſariate, daß die Beamten den Anordnungen ihrer Mitglieder directe Folge leiſten ſollten. Was dagegen die Verwaltung der innern Geſellſchafts-Angelegenheiten, namentlich der Geld-Angelegenheiten, betrifft, ſo werden die Befugniſſe der Directionen lediglich durch die Statuten beſtimmt, die Mitglieder der Directionen ſind nur Mandatare der Actionaire, ſind nur dieſen, außer beſtimmten im § 20 des Geſetzes über die Actien-Geſellſchaften vom 9. November 1843 genau bezeichneten Fällen, verantwortlich. Das Verhältniß der Geſellſchaften zum Staate in Verwaltung ihrer Vermögens-Angelegenheiten iſt ebenfalls in den Statuten ſo genau regulirt, daß über die Grenzen der Ober-Aufſicht kein Streit ſein kann. Daraus, daß dieſe Aufſicht nach § 46 des Eiſenbahn-Geſetzes durch einen beſtändigen Commiſſarius geübt werden ſoll, folgt nichts in Betreff der Natur und Ausdehnung der Aufſicht, auch war im Entwurfe zum Geſetze nur geſagt, daß die Geſellſchaft ſich an denſelben in allen Beziehungen zur Staatspolizei zu wenden habe. Die allgemeinere Faſſung erhielt das Geſetz wegen der dem Staate vorbehaltenen Aufſicht über den Bau und weil es zweckmäßig erſchien, einen Commiſſarius von Anfang an abzuordnen, der ſchon während des Baues die dem Staate gebührende Aufſicht übte. Dieſe wurde auch in den erſten zehn Jahren, welche nach dem Erlaſſe des Geſetzes verfloſſen, keiner Geſellſchaft läſtig, vielmehr hatte man an dem Königl. Commiſſarius einen allzeit bereitwilligen Vertreter der Geſellſchafts-Intereſſen.

Die Übung einer **Disciplinar-Gewalt** gegen die Directoren, welche ja nur Verwalter ihres eigenen und ihrer Miteigenthümer Vermögens ſind, iſt keiner Staatsgewalt anvertraut, der § 20 des Geſetzes

vom 9. November 1843 schließt sie auf das bestimmteste aus. Nur Beschlüsse der Directionen kann der Staat veranlassen, indem er sie zu Zusammenkünften aufzufordern berechtigt ist, aber er hat deshalb keine Beschlüsse zu dictiren. Männer aller gebildeten Gesellschafsclassen, mit Einschluß höherer Militairpersonen und Civilbeamten, haben deshalb auch kein Bedenken getragen, durch Eintritt in Eisenbahn-Directionen, an der Verwaltung ihres Vermögens Theil zu nehmen, ein Umstand, dem die Preußischen Privat-Eisenbahn-Verwaltungen zum großen Theile die befähigte Leitung, die höhere Auffassung ihrer Aufgabe und die geschickte Lösung derselben zu danken haben, welche sie im Ganzen auszeichnet. Männer, welche den Staatsdienst verließen, um ihre Selbstständigkeit zu bewahren, die im Militair- oder Civildienste eine Stellung erreicht haben, die sich mit der Disciplin über Unterbehörden nicht verträgt, mußten Anstand nehmen, in Eisenbahn-Directionen zu treten, wenn sie sich der Gefahr aussetzten, deshalb anders als der Verwalter seines eigenen Vermögens behandelt zu werden. Wenn nun aber der Geist der Selbstständigkeit, welchen die Eisenbahn-Verwaltungen entwickelten, es nicht zuließ, den Einfluß der Aufsichtsbehörde so weit auszudehnen, als es derselben wünschenswerth schien, so bedurfte es eines neuen, in den beiden maßgebenden Gesetzen nicht zu findenden Mittels zur Beseitigung jeder Opposition der Directorien und dieses wurde in einer Bestimmung der Verordnung vom 26. December 1808 gefunden, welche der Instruction für die Regierungen vom 23. October 1817 (Gesetz-Sammlung pag. 288) als Beilage beigefügt ist. Sie lautet:

> § 2. Strafbefehle können die Regierungen im Wege des executivischen Verfahrens bis zu der Summe von 100 Thlr. oder vierwöchentlichem Gefängniß erlassen und vollstrecken.

Es war neu, hieraus herzuleiten, daß jede beliebige Maßregel durch gegen die Personen der Directoren gerichtete Strafverfügungen durchgeführt werden könne. Denn an sich handelt es sich hier um Execution von Verfügungen, welche solche collegialisch formirte Behörden durch Stimmenmehrheit beschließen, denen die Verwaltung der Angelegenheiten eines Regierungsbezirkes anvertraut ist und gegen deren Beschlüsse Berufungen statt finden. Zwar hat das Handelsministerium Eisenbahn-Commissariate gebildet, welche, wenn auch nicht collegialisch eingerichtet, eine Zwischen-Instanz zwischen dem Ministerio und den Eisenbahn-Gesellschaften bilden sollen und denen die Befugnisse der Pro-

vinzial-Regierungen in Beziehung auf die Gesellschaften beigelegt sind. Wir kommen weiter unten darauf zurück, daß die durch kein Gesetz angeordnete Einrichtung der Eisenbahn-Commissariate bestehenden Gesetzen widerspricht. Sie haben aber auch nicht die geringste Selbstständigkeit, sie sind ausschließlich ministerielle Organe und bei allen vorgefallenen Conflicten handelte es sich nur um Vollziehung ministerieller Verfügungen. Sodann sagt die Regierungs-Instruction nicht, daß eine Provinzial-Regierung Jedermann strafen könne, sie giebt den Regierungen nur ein Executionsmittel in die Hand, setzt am angeführten Orte nur das Maß des im Wege der Administrativ-Execution zulässigen Zwanges fest. Die Competenz der Provinzial-Regierung, welche ihren Verfügungen Nachdruck geben will, muß anderweit feststehen. Nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen, welche in Beziehung auf Actien-Gesellschaften im allgemeinen durch § 20 des Gesetzes vom 9. November 1843 und in Betreff der Eisenbahn-Gesellschaften insbesondere durch jedes Statut bestätigt werden, hat nur der Machtgeber die Vermögens-Verwaltung des Bevollmächtigten zu controliren, kein Dritter hat sich einzumischen, wenn Bevollmächtigter und Machtgeber einig sind. Einmischungen in fremde Vermögens-Verhältnisse, zu welchen sich ein Dritter berechtigt glaubt, sind im Rechtswege geltend zu machen, sie müssen vom Richter anerkannt und in bestimmten Formen executirt werden. Nimmt eine Verwaltungsbehörde exceptionelle Befugnisse in Anspruch, so müssen diese auf bestimmte gesetzliche Vorschriften, aber als Ausnahmen von der Regel, basirt sein. Die Regierung könnte sonst mit gleichem Rechte, als sie den Eisenbahn-Gesellschaften in den Personen ihrer Directoren Befehle zugehen läßt und deren Befolgung durch Anwendung von Strafen erzwingt, ohne sich in neuerer Zeit auch nur auf ein gesetzliches Fundament zu berufen, sich in Familien-Verhältnisse einmischen, den Gutsbesitzer hindern seine Früchte einzuscheuern, indem sie sie für unreif erklärte, den Capitalisten hindern seine Zinsen zu verzehren. Mindestens hätte der Ackerbauminister dieselbe Veranlassung, Düngungspläne zur nachhaltigen Melioration der Äcker, wobei Steuerfiscus und Nachwelt so sehr interessirt sind, vorzuschreiben, als den Eisenbahn-Gesellschaften Wirthschaftspläne zugefertigt werden. Jede Verwaltungs-Behörde würde alles durch Geld- und Gefängnißstrafen erzwingen dürfen.

Das Eisenbahn-Gesetz selbst hat zwar die Gesellschaften verpflichtet (§ 34), genaue Rechnung über alle Theile ihrer Unternehmung zu führen und hierin die ihr vom Handelsministerio zu gebende Anweisung

zu befolgen, aber nur um die Ausführung der in den §§ 29 — 33 gegebenen Vorschriften über Berechnung des Bahngeldes und Feststellung des Bahngeld-Tarifs möglich zu machen. Das Gesetz hat die Regierung nicht zu speciellen Einmischungen in die Vermögens-Verwaltung der Gesellschaften autorisirt, wogegen es ihr ein viel kräftigeres Mittel zuerkannt hat, Mißbräuchen zu steuern, welche dem Gemeinwohl gefährlich werden könnten, nämlich das § 47 ausgesprochene Recht der Concessions-Entziehung, mit den Worten:

> Die ertheilte Concession wird verwirkt und die Bahn mit den Transportmitteln und allem Zubehör für Rechnung der Gesellschaft öffentlich versteigert, wenn diese eine der allgemeinen und besonderen Bedingungen nicht erfüllt und Aufforderung zur Erfüllung einer endlichen Frist von mindestens drei Monaten ohne Erfolg bleibt.

Diese überaus harte Vorschrift überhebt die Aufsichtsbehörde aller kleinen Einmischungen, sie ist jedoch auch nicht auf augenblickliche, widerstandslose Befolgung jedes Befehls berechnet und die Anwendung des Gesetzes setzt rechtliches Verfahren voraus, weil dieses nirgendwo für den Fall der Concessions-Entziehung, wegen Nichterfüllung der Concessionsbedingungen, ausgeschlossen, keinem anderen als dem Richter das Recht der öffentlichen Versteigerung zugesprochen ist.

Konnte darüber gestritten werden, in welchem Sinne den Provinzial-Regierungen ein Strafrecht eingeräumt ist und mußten die Directoren noch für die zarte Schonung dankbar sein, daß nicht zur Anwendung von Gefängnißstrafen geschritten ist, so leuchtet es doch endlich ein, daß die Regierungs-Instruction die administrative Strafmacht auf ein bestimmtes Strafmaaß reducirt hat, daß für eine und dieselbe Übertretung nicht mehr als 100 Thlr. Strafe beigetrieben werden können. Die Praxis des Handelsministerii geht aber weiter. Nicht der Corporation (der Gesellschaft), nicht dem Collegio, dessen einzelne Mitglieder abwesend, ohne allen bösen Willen, ja Gegenvotanten sein können, wird die Strafe angedroht, sondern jedem einzelnen Mitgliede dieselbe Strafe, jedem das höchste Strafmaaß, welches das renitente Collegium nur treffen könnte und damit nicht zufrieden, wird die Strafe in die Tausende getrieben, indem für jeden auszuzahlenden Dividendenschein, jeden abzulassenden oder nicht abzulassenden Zug, jeden Tag der Versäumniß 100 Thlr. angedroht werden, was eben so gut bis auf jede Secunde der Renitenz ausgedehnt werden könnte. Auf gleiche

Weise würden langjährige Freiheitsstrafen gegen die Directoren zu verhängen sein. Jenes ist keine bloße Drohung geblieben, sondern in sehr prägnanten Fällen executirt, von denen nur wenige zur allgemeinsten Publicität gelangte hier erwähnt werden mögen, da ja ein Fall für alle spricht. Diese Fälle bieten aber auch zugleich Gelegenheit, die Hauptbeschwerden der Eisenbahn-Gesellschaften, Eingriffe, welche lähmend auf deren Thätigkeit einwirken, der Reihe nach zu besprechen.

1. Die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft weigerte sich der Verfügung des Handelsministerii Folge zu leisten, wonach sie einen täglichen Nachtzug von Hamburg nach Berlin und einen solchen von Berlin nach Hamburg, neben den durch den bestehenden, genehmigten **Fahrplan** vorgeschriebenen, einrichten sollte. Die Befugniß des Ministerii wurde nicht auf das Statut der Gesellschaft, sondern auf den § 36 Nr. 1 des Eisenbahngesetzes gestützt, welcher lautet:

> Die Gesellschaft ist verpflichtet, ihren Betrieb, so weit die Natur desselben es gestattet, in die nothwendige Übereinstimmung mit den Bedürfnissen der Post-Verwaltung zu bringen.

Daß die Einrichtung von Personenzügen hierher gerechnet wäre, ist schon nach der ganz vagen Wortfassung nicht zu glauben. Wären sie auch berücksichtigt, so würde man doch nach der bestimmten Wortfassung des Gesetzes von blos wünschenswerther Übereinstimmung der Fahrpläne mit den Bedürfnissen der Post-Verwaltung abstrahiren und die Verpflichtung der Gesellschaften auf das nothwendige beschränken müssen.

Die Verhandlungen des Staatsraths über das Eisenbahngesetz lassen auch keinen Zweifel über die Bedeutung dieser Concessionsbedingung. Sie war unter den Leistungen, welche die Post für Überlassung eines Theils des Postregals an die Gesellschaften zu fordern hat, im ersten Entwurfe des Gesetzes nicht enthalten und wurde erst in die spätere Überarbeitung auf Grund folgenden Motives eingerückt:

> Die Post kann hienach die zum Anschlusse an ihre Course nöthigen Beförderungszeiten vorschreiben; und wenn dies Recht auch nicht ohne Schwierigkeit in der Ausführung sein wird, so ist es doch unerläßlich, wenn der Postdienst pünktlich versehen werden soll. (pag. 36 des Staatsraths-Gutachtens.)

Man stellte danach von Seiten der Post-Verwaltung das Verlangen, daß die regelmäßigen Züge jeder Bahn so pünktlich auf den Stationen ankommen müßten, daß sich die Postcourse reguliren ließen,

was ein unstreitiges Bedürfniß der Post-Verwaltung ist. Man war noch so zaghaft, ob man damit den Eisenbahnen nicht zu viel zumuthe, daß man den Zusatz für nöthig erachtete, welchen der Entwurf nicht enthielt, wohl aber die Motivirung andeutet:

so weit die Natur desselben (des Eisenbahnbetriebes) es gestattet.

Die Post war damals noch so weit von den heutigen Prätensionen entfernt, daß in den Majoritäts- und Minoritäts-Gutachten des Staatsraths darüber gestritten wurde, ob die Leistungen, welche den Eisenbahn-Gesellschaften zuzumuthen wären, genau präcisirt werden sollten oder nicht. Die Majorität, welche dieses verlangte, meinte, es genüge der Post schon, um ihre Entschädigungs-Ansprüche zu normiren, daß die Unternehmer angäben, wie oft sie täglich zu fahren gedächten, die Angabe der Orte, wo angehalten wird, die Zeit der Ankunft und die Dauer des Aufenthaltes an denselben — kurz die Angabe des Fahrplans. Über die Rheinische Bahn wurde Beschwerde geführt, weil sie dem Verlangen der Post nicht nachkommen wolle, Aufschluß über die Zeit des Eintreffens und Anschlusses gewisser ausländischer Eisenbahnfahrten an die betreffenden inländischen Eisenbahnfahrten zu geben und es wird ausgeführt, daß man doch wenigstens von einem verständigen Eisenbahn-Unternehmer erwarten könne, daß er einen möglichst genauen Betriebsplan entwerfe und daß dessen Mittheilung nichts im Wege stehen könne. Auf keinen Fall ging bei Erlaß des Eisenbahngesetzes der Anspruch weiter, als daß der Eisenbahnbetrieb sich in Bezug auf Personenbeförderung den Postcoursen anschließen solle.

Bedürfte es weiterer Beweise, so liegt ein solcher darin, daß man es nach Erlaß des Eisenbahngesetzes für nöthig fand, dem Staate in verschiedenen speciellen Concessions-Urkunden das Recht der Genehmigung der **Fahrpläne** vorzubehalten, und daß, als auch das nicht mehr genügend schien, um überall das Ineinandergreifen der großen, nun ganz auf die Eisenbahnen gewiesenen Postcourse zu sichern, man entweder ganz ausdrücklich nur zu diesem Zwecke (wie im Magdeburg-Halberstädter Statut) oder ganz allgemein (wie im Cöln-Mindener und Berlin-Potsdam-Magdeburger) der Regierung auch das Recht der Abänderung der Fahrpläne vorbehielt. Die Stellung der Post-Verwaltung zu den Eisenbahnen ist also, je nachdem nur das Eisenbahngesetz Anwendung findet, oder ein Statut, welches den Fahrplan der Genehmigung unterwirft, oder ein solches, welches der Regierung auch das Recht der Abänderung der Fahrpläne giebt, eine dreifache.

Im ersten Falle macht die Gesellschaft ihren Fahrplan nach eigenem Ermessen und ist nur schuldig, ihn inne zu halten, so weit es die Natur ihres Betriebes gestattet, damit die Post ihre Course danach einrichten und aufrecht erhalten kann. Im zweiten darf die Regierung der Gesellschaft keine neuen Züge und keinen anderen Cours der Züge wider ihren Willen vorschreiben, nachdem sie den Fahrplan einmal genehmigt hat. Im dritten hat die Regierung freie Hand und es kommt nur darauf an, welche Rücksichten sie dabei zu nehmen hat.

Im Allgemeinen muß zum ferneren Verständnisse der Frage bemerkt werden, daß der Fahrplan den eigentlichen Betriebsplan der Gesellschaft auch in finanzieller Hinsicht ausmacht, daß darauf der ganze Haushalt der Eisenbahn-Verwaltung basirt ist. Der Personenverkehr der Eisenbahnen hat ein doppeltes Element: den Localverkehr, bei dem es darauf ankommt, daß so oft und zu den Zeiten Züge statt finden, daß Abfahrt, Ankunft und Aufenthalt für die Fahrgäste, für die Mehrzahl der Einwohner jedes an der Bahnlinie belegenen Ortes bequem sind und ihnen gestatten, ihre Geschäfte mit den anderen Stationsorten der Bahn oder deren Umgegend in kurzer Zeit abzumachen. Eine gewisse Zahl von Zügen ist hier absolut erforderlich, eine größere kann auch noch Nutzen für Publicum und Verwaltung bringen, bei einer noch größeren aber werden der Verwaltung starke Opfer zugemuthet, ohne daß die zwischen verschiedenen Zügen gelassene Wahl eine irgend in Anschlag zu bringende vergrößerte Zahl von Fahrgästen zuführte. Ganz anders verhält es sich beim großen Reiseverkehre. Da steht die Reise fest, sei es daß eine Wohnorts-Veränderung, ein Familienbesuch, eine Meldung, eine abzulegende Staatsprüfung, die jährliche Sommerreise, oder ein Geschäft in einer anderen Provinz, in einem anderen Lande die Reise nöthig macht, oder daß auch nur ein kurzer Ausflug zum Vergnügen beabsichtigt wird; der Reisende fragt nur: wann geht der Zug, wie geht die Reise weiter? er richtet seine Reise nach dem Fahrplane ein, wie ehedem nach den Postcoursen, die gar nicht nach den Geschäfts- und Besuchsstunden jedes Ortes, oder gar den Stunden eingerichtet werden konnten, die man am liebsten zur Abreise und zur Ankunft wählt. Es giebt Bahnen, welche ganz und gar oder vorzugsweise für den Localverkehr gebaut, andere, deren Rente vorzugsweise vom eigentlichen Reiseverkehr abhängig ist, und noch andere, die vorzugsweise des Güterverkehrs wegen gebaut sind und darin ihre Rentabilität suchen müssen. Da das Gesetz den Gesellschaften nicht vor-

schrieb, so viele Fahrten einzurichten, als es dem Handelsministerio beliebte, so durften diejenigen, deren Statut ihnen nicht die Hände band, sich einen Betriebsplan bilden, der nicht auf fremde Bedürfnisse Rücksicht nahm, sondern nur auf die Einnahmequellen, auf welche die Gesellschaft zu rechnen hatte. Von der Innehaltung dieses Betriebsplans hängt die Realisirung der Rente ab, auf welche die Gesellschaft durch das ihr ertheilte Privilegium zu speculiren berechtigt war. Jede Nichtachtung ihrer Selbstständigkeit ist daher nicht allein eine Entziehung von besonderen Vorzügen, sondern eine Zerstörung ihres Haushaltes, eine Schmälerung oder Entziehung der Rente, welche sich zu verschaffen sie ein verbrieftes Recht hat. Zu denen, bei denen der Localverkehr eine untergeordnete Rolle spielt, ja der ganze Personenverkehr eine minder wichtige, als der Güterverkehr, und welche dabei an Beschwernissen und Concurrenzen leidet, wie keine andere, also auch Ursach hat, ihren Ausgabe-Etat in den engsten Gränzen zu halten, in welchen er gehalten werden kann, ohne daß der Entwickelung des Verkehrs geschadet wird, gehört die Berlin-Hamburger, und Niemand wird deren Direction das Zeugniß versagen, daß sie diese Schwierigkeiten mit großem Geschicke zu überwinden gewußt hat. Bei ihr bildet die Einnahme aus dem Güterverkehre die Hauptsache, und da sie an einen übermäßig geringen Tarif gebunden ist, so hat sie ganz unverhältnißmäßige Kosten davon. Bei ihr giebt der durchgehende Reiseverkehr eine höhere Einnahme, als der Localverkehr, und da letzterer besondere Züge überall nicht bezahlt machen würde, die Reise von Berlin nach Hamburg und umgekehrt aber, bis auf ganz seltene Ausnahmsfälle, gemacht oder unterlassen wird, der Zug mag gehen, wann er will, es mag deren täglich nur einer abgehen, oder mögen noch zehn andere dazwischen geschoben werden, so hatte sie, so lange ihre Rentabilität noch zweifelhaft, so lange sie nicht ohne eigenen Ruin im Stande war, der Bequemlichkeit der Geschäftsreisenden und der Briefbeförderung Opfer zu bringen, vollkommene Ursach, der Einlegung eines zweiten durchgehenden Zuges, zumal dem mit neuen Ausgaben, vermehrter Bahnbewachung, Vergrößerung des Beamtenpersonals verbundenen Nachtzuge, zu widersprechen. Ihr Statut machte weder die Einführung des Fahrplans von der Staatsgenehmigung abhängig, noch hatte sich die Regierung bei der Concessionirung die beliebige Abänderung der Fahrpläne, die Anordnung neuer Züge vorbehalten. Ja noch viel mehr, die besonderen Verhältnisse der Gesellschaft hatten gegen derglei-

chen Ansprüche einen Damm gezogen, wie er zum Voraus nicht stärker gedacht werden konnte. Die Anlage der Bahn beruht nämlich auf einem zwischen Preußen, Dänemark, Lübeck, Mecklenburg-Schwerin und Hamburg unterm 8. November 1841 (G.-S. von 1845 pag. 191) geschlossenen Vertrage; die beiden letzteren Contrahenten haben die Hälfte des ganzen Actiencapitals hergeschossen, sie sind nicht allein als Regierungen bei den Einrichtungen der Bahn, sondern auch als Haupt-Actionaire bei der Rente interessirt. Beide widersprachen der Einlegung des Nachtzuges, beide hatten ein Recht hiezu. Auch der Gesellschaft stehen jene Regierungen, außer in ihrer besonderen Eigenschaft als Actionaire, im wesentlichen eben so gegenüber, als die Preußische Regierung. Insbesondere heißt es im Staatsvertrage:

> Art. 10. Die Königl. Dänische und die Großherzogl. Mecklenburg-Schwerinsche Regierung, so wie die Senate der beiden freien und Hansestädte, werden in Ansehung der Verhältnisse der Gesellschaft zum Postwesen keine für dieselbe lästigere Bedingungen stellen, als in den §§ 36 und 37 des Gesetzes (vom 3. November 1838) enthalten sind,

gleiche Bedingungen können sie also stellen.

> Art. 19. Die Gesellschaft ist verpflichtet, mit allen Anträgen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit betreffen, sich zunächst an die von der Königl. Preußischen Regierung ihr dazu benannte Behörde zu wenden. Die Königl. Preußische Regierung wird sich darüber mit den übrigen contrahirenden Regierungen in Beziehung setzen, und demnächst den erforderlichen Bescheid erlassen. Überhaupt wird dieselbe in Fällen, wo die concurrirenden Regierungen über Anordnungen, welche das Unternehmen in seiner Gesammtheit betreffen, einverstanden sind, mit solchen Anordnungen vorangehen, worauf sodann nach erfolgter Mittheilung die contrahirenden Regierungen gleichmäßige Verfügungen erlassen werden.

Es ist klar, daß jede der fünf contrahirenden Regierungen in Betreff des Verlangens, daß die Gesellschaft ihren Betrieb mit den Interessen der Post-Verwaltung in Einklang zu bringen habe, ein ganz gleiches Recht haben, daß also alle fünf ein gleiches Recht hatten, Fahrpläne zu octroyiren, wenn die Preußische Regierung es hatte, daß aus der unharmonischen Übung dieses Rechts ein Kriegszustand hätte hervorgehen müssen, der die Interessen aller Post-Verwaltungen, des

Publicums und der Actionaire über den Haufen geworfen haben würde. Aus dem § 36 des Eisenbahngesetzes konnte daher die Preußische Regierung die zwangsweise Einführung der Nachtzüge gegen die Berlin-Hamburger Gesellschaft nicht herleiten. Da überdies die Gesellschaft zu denen gehörte, deren Concession keine besonderen Beschränkungen in dieser Beziehung enthielt und enthalten konnte, so waren Fahrplansveränderungen nur auf Antrag der Gesellschaft möglich, dieser Antrag mußte an die Preußische Regierung gerichtet werden, diese hatte sich darüber mit den anderen Territorial-Regierungen zu benehmen und auf Grund des allseitigen Einverständnisses, auch der Actionaire „Mecklenburg-Schwerin und der freien Stadt Hamburg", konnte dann zur Einführung des Nachtzuges geschritten werden, dessen Opfer der Verfasser auf jährlich 130,000 Thlr. veranschlagt, nämlich 4 Thlr. Fahrgeld pro Fahrmeile und 500 Thlr. Mehrkosten des Betriebes für jede Meile Bahnlänge, also ungefähr 1½ Procent Dividende.

Mit der Gesellschaft und den contrahirenden, die Einrichtung des Zuges verbietenden Staaten, wurde jedoch ein kürzerer Proceß gemacht. Durch eine (wenn den Verfasser sein Gedächtniß nicht trügt) auf 3000 Thlr. gesteigerte Geldstrafe, welche den Berliner Directoren auferlegt wurde, erzwang man die Einlegung des Zuges; die Gesellschaft klagte in possessorio, der Gerichtshof für die Competenzconflicte erklärte den Rechtsweg für unzulässig, es ward zwar auch die Entschädigungsklage angestellt, welche der gerichtlichen Competenz nicht entzogen ist, indessen pflegen wir Juristen es für einen Nachtheil anzusehen, wenn Jemand aus der Rolle des Beklagten in die des Klägers versetzt und das Klage-Object verändert wird. Es trat die staatsrechtliche Frage im Entschädigungs-Processe in den Hintergrund. Der ganze Streit hatte ein anderes Ansehen gewonnen, als die Gesellschaft inzwischen aus freiem Antriebe statt des ihr aufgenöthigten, einen Nachtschnellzug eingerichtet hatte, weil sich ihre Einnahmen inzwischen gehoben hatten.

Nachdem das Recht der Execution in einem Falle durchgeführt war, welcher noch so manche besondere Bedenken hatte, die bei einer rein Preußischen Bahn nicht zutreffen, wurde auf ganz gleiche Weise gegen die Bonn-Cölner Gesellschaft verfahren, damals eine bloße Localbahn, für welche Nachtzüge ein reines Geldwegwerfen waren, wenn es nur auf ihre Interessen ankam, welche die Gesellschaft auch ganz richtig auffaßte und verfolgte, bis sie den gegen sie angeordneten Zwangs-

mitteln weichen mußte. Nachdem der Rechtssatz festgestellt war: „das Handelsministerium bestimmt neue Züge nach freiem Ermessen“, kamen noch zwei interessante Fälle vor, deren einer wenigstens zeigt, daß es bei Bestimmung von Zügen auch auf das Post-Interesse nicht eben ankomme. Dieser betraf die Berlin-Anhalter Gesellschaft, welche früher Abends 11 Uhr einen Schnellzug nach Leipzig und einen Morgen-Schnellzug von daher expedirt hatte und welcher die Verlegung jenes Zuges auf eine frühere Abendstunde (6½ Uhr) gestattet wurde, um den Frankfurter Verkehr entsprechender einzurichten, welchem Abend-Schnellzuge dann noch ein Schnellzug nach Dresden folgte, um den Wiener Cours zu befriedigen, ein Zug, den man schon als Opfer anzusehen Veranlassung hat. Kurz nach jener Änderung aber wurde die Gesellschaft gezwungen, neben dem auf 6½ Uhr verlegten Schnellzuge, einen neuen Schnellzug Abends 11 Uhr einzulegen, indem Seitens des Handelsministerii ein directer Berlin-Münchener Schnellzug angeordnet, welcher in beiden Richtungen in die Nachtstunden gelegt wurde und für den ganzen Verkehr der Bahn auch nicht einen Sechser Werth hatte. Die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft wurde in dieses Leiden hineingezogen. Die Statuten beider Bahnen schweigen über den Rechtspunkt. Bei Einführung des Zuges ergab es sich, daß die Postverwaltung nicht das mindeste Interesse an demselben hatte, daß ihr durch Mitgabe des Postwagens und der denselben begleitenden Beamten eine unerwünschte Last aufgebürdet war. Nach einigen Jahren ist der Zug wieder eingezogen, er hat jedoch den beiden betheiligten Privatverwaltungen inzwischen mindestens jährlich 70,000 Thlr. gekostet und ihnen nichts gebracht, was nicht die übrigen Züge durch Ausfüllung der leeren Plätze der Coupées nebenher eingebracht haben würden. Noch lehrreicher in Beziehung auf die Bedürfnisse der Postverwaltung ist der zweite Fall. Ursprünglich war mit den Verwaltungen und zwischen den Regierungen des Berlin-Deutzer Courses nur ein täglicher Zug zwischen Berlin und Cöln in jeder Richtung verabredet, welcher Reisende, Eil- und Postgut beförderte und etwa 24 Stunden Zeit gebrauchte. Man kam auf die Einlegung eines Schnellzuges, bei welchem die Verwaltungen, selbst die concessionsmäßig am ungünstigsten gestellten, gehört werden mußten. Denn abgesehen davon, daß die Durchexpedition von Personen und Gepäck, ohne welche kein Schnellzug denkbar ist, ganz auf der freien Vereinbarung der Verwaltungen beruht, bestand die Durchexpedition doch bis dahin nur in Betreff der

Hauptstationen, mußte aber auf jede Zwischenstation ausgedehnt werden, bei welcher der Zug anhält; dadurch wurde das Abrechnungswesen complicirter und die Cassen-Controle wurde unsicherer. Weiter mußten die Verwaltungen darauf verzichten, bei allen ihren Stationen anzuhalten, für diese Stationen mußte also noch nebenher anderweit gesorgt werden, es gab also eine Vermehrung der Localzüge ohne Mehr-Einnahme. Dann mußten die Verwaltungen darauf verzichten, die dritte Wagenclasse und Eilgut in diesen Zügen zu befördern, für welche ebenfalls anderweit zu sorgen war, sie mußten Wagen einrichten, welche den ganzen Cours machten, nebst solchen, welche ein ambulantes Postbureau neben Personencoupées enthielten. Alles das hätte sich nicht erzwingen lassen, die Einhundert Thaler Execution mochte so weit getrieben werden, als sie wollte. Gleichzeitig nun verabredeten alle Verwaltungen unter sich, mit Einschluß derer der betheiligten Regierungsbahnen, einen Fahrplan in der Aussicht, diesen als den möglichst vollkommenen, um endlich als ein Definitivum zu gewinnen, nämlich einen Nacht-Schnellzug, welcher sich in beiden Richtungen dem Londoner, so wie dem Pariser Course anschloß, einen Personenzug, welcher in beiden Richtungen für Eilgut und Passagiere treffliche Anschlüsse gab und einen Tages-Schnellzug, welcher für diejenigen Reisenden sorgte, welche Bequemlichkeit lieben und diese drei durchgehenden Züge gewährten zugleich für jede der größeren Stationen der ganzen Berlin-Cölner Route das was man für den Localverkehr irgend wünschen kann, einen bequem gelegenen Morgen-, Mittags- und Abendzug in beiden Richtungen. Die Privatverwaltungen wollten einem so vollkommenen Fahrplane, an den sich jedoch die Züge der Schlesischen Bahn nicht sicher anschlossen, wie vorausgesetzt war, gern alle Opfer bringen, aber sie wollten gewiß sein, daß sie dieselben nicht unnütz brächten und stipulirten deshalb mit Braunschweig und Hannover durch denselben Vertrag, welcher Durchexpedition, Gemeinschaftlichkeit von Betriebsmitteln und Abrechnung ordnete — alles Gegenstände, welche mit dem Fahrplane in engster Verbindung stehen — daß Veränderungen dieser durchgehenden Züge nun nur noch unter allseitiger Zustimmung sollten statt finden können. Dessen ungeachtet kam es, ohne Zuziehung der Privatverwaltungen, zu Verhandlungen über Fahrplans-Veränderungen unter den Regierungen. Das Königl. Preußische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten erklärte den Regierungen von Braunschweig und Hannover, daß seine Privat-Gesellschaften bei Regulirung der Fahr-

pläne nicht gehört würden, der verabredete vollendet gute Fahrplan wurde durch Staatsvertrag abgeändert und an die Stelle des Nacht-Schnellzuges wurde ein Courierzug, mit noch beschleunigter Schnelligkeit und veränderter Abgangszeit eingerichtet, wodurch für den Localverkehr ein großer Theil der wesentlichsten Vortheile des bisherigen Fahrplans verloren ging. Ja die Berlin-Magdeburger Bahn wurde noch zur Einlegung eines vierten durchgehenden Zuges gezwungen, den selbst das Königl. Eisenbahn-Commissariat für einen ganz nutzlosen erklärte, der zwischen Berlin und Magdeburg verlangt wurde, weil ein Zug zwischen Hamburg resp. Hannover, Bremen einerseits und Leipzig andererseits Bedürfniß wäre und welchen die Postverwaltung acceptirte, anscheinend, weil sie vertragmäßig das Postgepäck, welches im Postwagen des Personenzuges keinen Platz fand, bezahlen muß und sie es angemessener findet, einen besondern neuen Personenzug zu benutzen, der den zweiten Postwagen nun unentgeltlich mitnehmen muß. Der frühere Nacht-Schnellzug hatte den Französisch-Belgischen, Rheinischen, den Dampfschiffsverkehr von Cöln ebensowohl, als den Londoner besorgt; die Paris-Cölner Linie war inzwischen abgekürzt, es war im Anschluß an den Deutz-Berliner Zug ein zwölfstündiger Tages-Schnellzug von Paris nach Cöln errichtet; freilich blieben dabei die Londoner Briefe und Zeitungen fünf Stunden lang in Cöln liegen, die jetzt ein Paar Stunden früher nach Berlin kommen, wenn das Dampfboot in Ostende pünktlich eingetroffen war, sonst aber desto später. Nach Einrichtung des unmittelbar nach Ankunft des London-Ostendener Zuges von Cöln abgehenden Courierzuges läßt man nun alle Briefe des ganzen Rheinisch-Belgisch-Französischen Courses, alle des Abends in Cöln ankommenden Dampfboot-Reisenden, die Reisenden des Paris-Cölner Schnellzuges, eine ganze Nacht hindurch in Cöln liegen, weshalb auch ein großer Theil der Pariser Reisenden seitdem den ungleich weiteren und kostspieligeren Weg über Straßburg einschlug. Das Publicum klagt die Cöln-Mindener Direction an, daß sie Veranstaltung getroffen, die Reisenden schön in Cöln zum Übernachten zu zwingen und weiß nicht, daß diese Direction durch Strafverfügungen und Abschneiden des betretenen Rechtsweges zum Nachgeben gezwungen ist. Seit langer Zeit soll wieder über noch größere Beschleunigung des Courierzuges, oder frühere Ankunft desselben in Berlin verhandelt werden, damit die Berliner Briefträger die Londoner Briefe schon bei ihrem ersten Ausgange austragen können. Für den Berlin-Magdeburger Localverkehr haben

hiese mit so vielen neuen Opfern verbundenen Änderungen den besonders empfindlichen Nachtheil gehabt, daß der frühere bequeme Morgenzug von Magdeburg nach Berlin weggefallen ist, der bei allen Stationen anhielt und die Fahrgäste zur bequemsten Stunde nach Berlin und überhaupt in die benachbarten Städte brachte. Ein Zug, der Morgens 4 Uhr 20 Minuten aus Magdeburg geht, nur erste und zweite Classe mitnimmt und bei den kleinen Stationen vorüberfährt, kann das nicht leisten. Für Magdeburg ist der Verlust des früheren Morgenzuges unersetzlich, weil man sich nur im Nothfalle entschließt, in so früher Morgenstunde, zumal im Winter, nach dem Bahnhofe zu gehen, wenn man keine Reise machen, sondern nur einen Besuch, eine Vergnügensfahrt machen will. Da auch der Abendzug von 10 Uhr auf 8½ Uhr verlegt wurde, so hat es aufgehört, daß man von Magdeburg aus Berlin und Potsdam auf einen Tag besucht. Für die Zwischenstationen mußte dadurch gesorgt werden, daß ein Güterzug Personen mitnimmt; da aber ein Güterzug, wenn er ausgenutzt werden soll, keine regelmäßige Fahrzeit halten kann, so hat daneben ein nur ausnahmsweise durch die Bedürfnisse des Verkehrs gebotener zweiter Güterzug eingelegt werden müssen und wenn es starken Güterverkehr giebt, müssen aus dem gemischten Zuge zwei Züge gemacht werden. Der jetzige Fahrplan, welcher durchaus eine Verschlechterung der Lage aller von der Bahn berührten Orte, ungeachtet vermehrter Züge ist, bringt deshalb der Gesellschaft Einnahmeverlust, außerdem aber eine Mehr-Ausgabe von 80,000 Thlr. also (mit Berücksichtigung der davon 16,000 Thlr. betragenden Eisenbahnsteuer) den Verlust von 1½ Procent Dividende. Wir sind in dieser Erörterung so ausführlich gewesen, nicht um die Rechtsfrage zu erschöpfen, denn wenn auch der Courierzug nach unserer Ansicht nicht erzwungen werden konnte, so konnte es doch die Verlegung des Schnellzuges und die Einrichtung neuer Personenzüge unzweifelhaft sowohl nach dem Cöln-Mindener, als nach dem Berlin-Potsdam-Magdeburger und Magdeburg-Halberstädter Statute; sondern um die ganze Dehnbarkeit des Begriffes der Bedürfnisse der Post-Verwaltung zu zeigen, unsern Lesern ein Verständniß in solchen Angelegenheiten zu eröffnen und zu zeigen, welche Berücksichtigung die Interessen des Publicums und der Gesellschaften denen der Postverwaltung gegenüber finden, wobei wir noch gar nicht in Anschlag gebracht haben, daß die Fahrpläne mit fremden Regierungsverwaltungen geordnet werden, mit denen noch ganz andere Verhältnisse

zu ordnen sind und die unsere einheimischen Interessen beherrschen würden, wenn sie sich für die von ihnen beanspruchten Concessionen durch solche entschädigen lassen sollten, welche mit unserm Fahrplane keinen uns irgend erkennbaren Zusammenhang haben. Man muß es wissen, an welchen zarten Fäden der Haushalt der Gesellschaften hängt und welche Rücksicht derselbe ebensowohl als die Bedürfnisse des Publicums verlangt, die wieder viel mannigfaltiger sind, als die einzelner Classen von Brief-Empfängern und Versendern, denen man nebenbei gesagt, auch durch eine Wohlthat zugleich zwei Nachtheile bereiten kann.

Nicht unerwähnt dürfen wir es freilich lassen, daß das Königl. Geheime Obertribunal im Jahre 1855 gleichzeitig in drei zu seiner Cognition gekommenen Entschädigungs-Processen, abweichend von der mit der unsrigen übereinstimmenden Ansicht des Richters erster Instanz, die Auslegung für richtig erklärt hat, welche das Ministerium dem § 36 Nr. 1 des Eisenbahngesetzes giebt. In den Entscheidungen des Geh. Obertribunals, Bd. 31 pag. 109, findet sich ein gegen die Rheinische Eisenbahn-Gesellschaft ergangenes Erkenntniß abgedruckt, welche in der besonderen Lage war, daß von ihr nur die Verlegung eines Zuges gefordert war, wogegen freilich ihre Concession älter ist als das Gesetz vom 3. November 1838, was sie um so mehr vor dessen Auslegung mit rückwirkender Kraft hätte schützen sollen, als sie jahrelang auch noch lange nach Erlaß des Gesetzes von der Post Entschädigung für den Nachtzug erhalten hatte. Aus den Entscheidungsgründen ergiebt sich, daß der Richter sich dabei auf einen Standpunkt gestellt, der einigermaßen über die richterliche Sphäre hinausgeht und der, da der Richter sich doch nicht bis in die national-ökonomische hat erheben können, ein recht mißlicher ist. Er geht von der Erwägung aus, daß die Post-Anstalten nicht als rein finanzielle Unternehmungen beständen, sondern als Anstalten zum gemeinen Besten, daß den Eisenbahn-Gesellschaften der Theil des Postregals abgetreten sei, Personen oder Sachen zu gewissen festgesetzten Tagen und Stunden und zwischen bestimmten Orten zu befördern, daß mit dem Rechte auch die Pflichten der Post als gemeinnützige Anstalt auf die Eisenbahn-Gesellschaften übergegangen seien und der Handelsminister berufen sei, den Umfang dieser Pflichten zu bestimmen, daß die Allgemeinheit des im § 36 Nr. 1 gebrauchten Ausdruckes ihm dabei ganz freie Hand gebe und daß es bei den Eisenbahnen so wenig als bei der Post, an deren Stelle sie getreten, auf finanzielle Ergebnisse ankomme. Das Obertribunal fand sogar in den Bestimmun-

gen der späteren Statuten eine Bekräftigung der Absichten des Gesetzgebers, die er auch bei der Discussion des Eisenbahngesetzes im Staatsrathe ausgedrückt fand, weil bei dem Streite der Majorität und Minorität des Staatsraths, ob alle Pflichten der Eisenbahn-Gesellschaften, der Post gegenüber, zu specialisiren seien, die Majorität ausgeführt, daß die Post in Folge der den Eisenbahn-Gesellschaften aufzuerlegenden Verpflichtung, ihren Betrieb nach den Bedürfnissen der Post-Verwaltung einzurichten, es in ihrer Hand habe, so wie die Verhältnisse im Laufe der Zeit sich anders gestalten, die Fahrten ihren Bedürfnissen entsprechend regulirt zu sehen, wobei sie darauf halten könne, daß die Eisenbahnfahrten sich dem Postcourse paßlich anschlössen. Allerdings gewinnt es fast das Ansehen, als ob die Votanten, welche diese Ansichten ausgesprochen, bei aller Beschränktheit des damaligen Standpunktes, den wir oben aus den Verhandlungen nachgewiesen, ein prophetisches Wort gesprochen hätten. Indessen darf man weder übersehen, daß es nicht der Vertreter der Post war, der diese Ansicht aufstellte, sondern daß diese auf seine Beruhigung berechneten Worte nur seinem Verlangen entgegengehalten wurden, die Verhältnisse der Post sollten von Zeit zu Zeit durch Vertrag regulirt werden; man sagte ihm, es werde ihm ja so viel gewährt, als er irgend verlangen könne. Der Grund, womit der Gesetz-Entwurf motivirt wurde, ist oben allegirt; was bei der Discussion des vorläufigen Entwurfes und der Grundprincipien von dieser oder jener Seite vorgebracht wurde, ist kein Gesetzmotiv, noch weniger aber Gesetz, bei dessen Redaction so gewagte allgemeine Betrachtungen die ernstesten Bedenken hervorgerufen haben würden, wenn sie als Worte des Gesetzes sich angekündigt hätten. Dann liegt darin, daß den Gesellschaften die Befugnisse der Post in Beziehung auf die Personenbeförderung abgetreten sind, höchstens die Nöthigung, dasselbe zu leisten, was die Post leisten konnte, aber nicht die Zwangspflicht, mit der Zeit resp. den Ansprüchen der Behörden, auf ihre Kosten auf eine Weise fortzuschreiten, die der Post unmöglich war, die sich erst durch das Eisenbahnwesen als möglich gezeigt hat. Die Post hätte doch eine viermalige tägliche Beförderung von Reisenden nach dem Rheine nie unternehmen können. Sodann übersieht man, daß die Gesellschaften im Gesetze nicht verpflichtet sind, sich gleich der Post zu gemeinnützigen Zwecken zu opfern (ein Verlangen, womit man wohl keine Actiengesellschaften gründen konnte), sondern den Postbedürfnissen in Beziehung auf Personenbeförderung zu genügen, woraus

nur folgt, daß die Postreisenden weiter geschafft werden, daß die Bahnzüge so ankommen müssen, daß die mit der Post weiter gehenden Personen zur rechten Zeit eintreffen. Davon ist aber bei den streitigen Fahrplan-Regulirungen gar nicht die Rede gewesen, sondern es handelt sich um die Correspondenz, bei welcher das Postregal ganz unverändert besteht und in Betreff deren die Pflichten der Gesellschaften im § 36 Nr. 2 u. 3 dahin normirt sind, daß Briefe und Gelder, die dem Postzwange unterworfen sind, daß die Postwagen mit den der Post anvertrauten Sachen, unentgeltlich mitzunehmen sind. Jetzt werden die Fahrpläne nur des früheren oder späteren Eintreffens oder Abgehens der Briefe wegen, ja mit Rücksicht auf das Brief-Austragen regulirt, es wird aus solchen Rücksichten der ganze Haushalt der Gesellschaften, ohne alle Rücksicht auf ihre und der Provinz Interessen, und zwar immer häufiger umgewandelt und gestört, sie werden nicht gezwungen, Reisende weiter zu befördern, sondern sie liegen zu lassen; die Eisenbahncourse werden in Erwartungen regulirt, die sich nicht verwirklichen, es ist nicht von den Bedürfnissen der Post-Verwaltung die Rede, sondern von selbsteigner Beherrschung aller Eisenbahn- und Post-Interessen zugleich. Könnten wir darüber hinweggehen, daß ein solches Vorschreiten der Zeit-Ideen, eine solche Auffassung der Post-Interessen bei Abfassung des Eisenbahngesetzes so wenig von den zur Gesetzgebung berufenen Personen, als von den Actionairen vorauszusehen war, die noch nicht einmal ein Arg aus der in den Statuten vorbehaltenen Genehmigung und Abänderung der Fahrpläne hatten, so ist es doch klar, daß Privat-Eisenbahnen bei Handhabung solcher Grundsätze, oder solcher Handhabung der Grundsätze, nicht bestehen, nicht gebaut werden können, daß deshalb alle Baulast auf den Staat fallen wird, daß die Abgeordneten der verschiedenen Landestheile, welche nach Eisenbahnen verlangen, sich über diese Bauten unter einander verständigen und vergleichen werden, daß die Regierung genöthigt sein wird, die Voten der Abgeordneten zu beachten und daß wir damit an einem bodenlosen finanziellen Abgrunde stehen. Nun denn! Geben wir zu, daß das Handelsministerium in allen seinen Anordnungen im vollsten Rechte war, wir weisen ihm nach, daß dieses Recht nur im Buchstaben, nicht im Geiste der Concessionen liegen kann, daß die Gesellschafts-Finanzen damit sammt den Staats-Finanzen zu Grunde gehen müssen.

2. Geben wir also auch nach, daß in dem Falle, daß die Direction der Berlin-Hamburger Eisenbahn-Gesellschaft sich geweigert hätte, den

Verkehrs- und Post-Interessen Rechnung zu tragen, auch die Anwendung von Zwangsmaßregeln als unvermeidlich, wenn auch nach unserer Auffassung nicht den Anforderungen strengen Rechts entsprechend, zu übersehen war, ja wenn wir unsere Rechts-Ansichten denen des höchsten Gerichtshofes unterordnen, wir dem Handelsministerio das Zeugniß legalen Verfahrens geben müssen, so ist doch ein auf einem durchaus anderen Gebiete vorgekommener Fall, der seiner Zeit Aufsehen erregt hat, minder leicht zu rechtfertigen. Die Eisenbahn-Gesellschaften hatten die Gewohnheit angenommen, ihre monatlichen Einnahmen zu publiciren (es giebt fremde, welche sie wöchentlich bekannt machen, eine Verpflichtung irgend einer Art existirt nicht). Das Handelsministerium ordnete an, daß ihm bis zum 15. jeden Monats die Einnahmen des vergangenen Monats mitgetheilt werden sollten, damit sie von ihm zusammengestellt und veröffentlicht würden. Viele Gesellschaften sind in der Lage, daß der größte Theil ihrer Abrechnungen mit fremden Gesellschaften bis dahin nicht eingegangen sein kann, daß sie also unmöglich irgend welche Angaben darüber machen können, welche für das Publicum Werth hätten; in Beziehung auf solche zweifelhaften Beträge hat sich das Handelsministerium mit Angabe der Zahl zufrieden erklärt, welche die Verwaltung muthmaße. Die Cöln-Mindener Direction hat sich bestimmt geweigert, solche Muthmaßungen aufzustellen und ganz werthlose Zahlen zu geben, sie ist unter executivischer Einziehung von 650 resp. 950 Thlr. von jedem Directionsmitgliede (Summa 4450 Thlr.) dazu gezwungen. Das Eisenbahngesetz schreibt § 34 vor, daß die Gesellschaften verpflichtet sind, jährlich ihre Rechnung bei der vorgesetzten Regierung einzureichen, das Gesetz über die Actien-Unternehmungen verpflichtet sie ebenfalls nur zur jährlichen Vorlegung der Bilanz; es kann nicht zweifelhaft sein, daß das Handelsministerium gar nicht befugt ist, solche Nachweise zu fordern, wie nicht weniger, daß sie völlig unzuverlässig, mithin werthlos sind. Andere Gesellschaften haben nachgewiesen, wie falsch Jahr ein Jahr aus die Muthmaßungen gewesen, wie sie am nämlichen Tage, daß zuverlässige Zahlen ermittelt worden mit deren Publication vorgegangen und haben gegen die Bekanntmachung falscher Zahlen durch das Handelsministerium protestirt. Auch darauf ist keine Rücksicht genommen, obgleich es unzweifelhaft ist, daß die Regierung gar nicht befugt ist, die Angelegenheiten der Privatgesellschaften gegen deren Willen in's Publicum zu bringen, noch weniger aber erwiesenermaßen falsche Zahlen.

Die Cöln-Mindener Directoren haben als Privatperſonen den Rechtsweg beſchritten, den ihre ordentliche Obrigkeit für zuläſſig erklärt, der Gerichtshof für die Competenz-Conflicte aber abgeſchnitten hat. Auch im Beſchwerdewege haben ſie keine Abhülfe erlangt. Der Gerichtshof für die Competenz-Conflicte führt zwar aus, daß der Miniſter vermöge ſeines Rechtes der Aufſicht verlangen könne, was er wolle, alſo auch ſtatiſtiſche Nachrichten; ob aber auch Muthmaßungen, womit der Statiſtik nicht gedient ſein kann? Ob man eine Perſon, weil ſie an der Verwaltung ihres Vermögens Theil nimmt, zwingen kann, jedenfalls unrichtige Zahlen zu muthmaßen? Ob dergleichen gegen die Proteſtation deſſen publicirt werden darf, der ein Intereſſe dabei hat, daß nur richtige oder gar keine Zahlen über ſeine Einnahmen in's Publicum kommen? — Das alles hätte der Gerichtshof nicht zu überlegen, er hat nur zu prüfen, ob eine Klage auf allgemeine geſetzliche Vorſchriften, oder ob ſie auf einen ſpeciellen Rechtstitel gegründet iſt; iſt letzteres nicht der Fall, ſo muß er den Rechtsweg abſchneiden. Will man den Gerichtshof für Competenz-Conflicte auch für eine Nothwendigkeit erklären, um die Grenzen der Competenz der Gerichte und der Adminiſtrativ-Behörden aufrecht zu erhalten, ſo muß man doch erwägen, daß dieſer Gerichtshof jede Verwaltungs-Maßregel aufrecht erhalten muß, gegen welche man ſich nicht auf ſpeciellen Rechtstitel berufen kann. Die abſolute Willkühr hat aber noch nie ein ſpecieller Rechtstitel ausgeſchloſſen, gegen das Undenkbare kann man ſich nicht durch Verträge ſchützen, daher kann der Competenz-Conflict dazu dienen, uns gegen die abſolute Willkühr ſchutzlos zu machen und das iſt es, was nicht allein das Gefühl und die Würde des Richterſtandes verletzt, ſondern auch die öffentliche Meinung zu der Forderung berechtigt, das Inſtitut, als ein zur Sanction des nicht zu duldenden dienendes abzuſchaffen. Nur durch Erhebung des Competenz-Conflictes iſt es zur Thatſache geworden, daß das Handelsminiſterium durch die Anwendung hochgeſteigerter Geldſtrafen gegen die ihm nicht verantwortlichen Perſonen der Eiſenbahn-Directoren, ſelbſt die Befolgung ſolcher Verfügungen erzwingen kann, die der rechtlichen Begründung ſo ſehr entbehren, als die hier in Rede ſtehende, daß es alſo nicht die den Geſellſchaften verantwortlichen Directoren ſind, welche deren Angelegenheiten in letzter Inſtanz verwalten, ſondern das Handelsminiſterium.

Zu dieſer Centraliſation hat eine Schöpfung ſehr weſentlich beigetragen, welche vor die Zeit der Verwaltung des jetzigen Handelsmi-

niſters fällt, für welche er alſo ſo wenig verantwortlich iſt, als für die Centraliſations-Beſtrebungen ſeines Miniſterii und aller Regierungs-Kreiſe überhaupt, die wir aber für keine mit den beſtehenden Geſetzen vereinbare halten — die Errichtung der **Eiſenbahn-Commiſſariate**, welche aus einem adminiſtrirenden Commiſſarius und einem techniſchen Beiſtande desſelben beſtehen und denen alle geſetzlich den Bezirks-Regierungen zuſtehende Aufſichtsgewalt über die Eiſenbahn-Geſellſchaften übertragen iſt. Zwar ſpricht § 46 des Eiſenbahngeſetzes nur von einem für jedes Eiſenbahn-Unternehmen zu beſtellenden Commiſſarius, ohne zu ſagen, daß derſelbe Mitglied einer Provinzial-Regierung ſein müſſe, aber es wurden früher nur Commiſſarien aus dem Schooße dieſer Behörden gewählt und daß dieſes im Sinne des Geſetzes lag, ergiebt ein Blick auf das Geſetz über die Actiengeſellſchaften vom 9. November 1843 (G.-S. pag. 341) wonach die Geſellſchaften ihre Bilanz der Regierung, in deren Bezirke ſie ihren Sitz hat, einzureichen haben, dieſe für befugt erklärt iſt, von den Büchern der Geſellſchaft Einſicht zu nehmen und die im Geſetze vorbehaltenen Maßregeln gegen die Geſellſchaften zu treffen, Befugniſſe, welche nur durch ein Geſetz auf eine andere Behörde hätten übertragen werden können. Es ſpringt in die Augen, welch' ein großer Unterſchied in der Behandlung der Sachen durch den Commiſſarius der Provinzial-Regierung, in deren Bezirke die Geſellſchaft ihren Sitz hat und durch Central-Eiſenbahn-Commiſſariate ſtatt finden muß, die nur Organe des Handelsminiſterii ſind. Man mag von Regierungs-Collegien denken was man will, Niemand wird es verkennen, daß ſowohl in der Collegialität ein Schutz für die Privat-Intereſſen liegt, als daß der Geiſt, der in unſeren Regierungs-Collegien ſtets geherrſcht hat, jedem Eingriffe in Privatgerechtſame widerſtrebt; daß die Regierungen Behörden ſind, welche verfaſſungsmäßig ohne Anfrage ſelbſtſtändig zu handeln haben, eine wahre Inſtanz, daß ſie mit den Intereſſen der Provinz vertraut ſind, welche gewöhnlich mit denen der Geſellſchaften zuſammenfallen, daß ſie dieſelben und mit ihnen einen weit höheren Beruf der Eiſenbahn-Unternehmungen vertreten werden, als eine Centralverwaltung, die alles den Intereſſen der Poſtverwaltung unterordnet. Dieſes Verhältniß geſtaltet ſich bei der Concurrenz zwiſchen Staats- und Privatverwaltungen um ſo ungünſtiger, als erſtere nicht unter den Eiſenbahn-Commiſſariaten, ſondern direct unter dem Handelsminiſterio ſtehen, wodurch es auch mit angebahnt ſein mag, daß die Eiſenbahn-Commiſſariate nur als Organe des Miniſterii, nicht

als Zwischen-Instanz zwischen diesen und den Privatgesellschaften behandelt werden. Alle Klagen und Beschwerden der Gesellschaften würden einen anderen Charakter angenommen haben, wenn sich die Provinzial-Regierungen derselben angenommen hätten, deren Meinungen und Berichte stets ein Gewicht haben werden, das die der Eisenbahn-Commissariate nie erlangen können, selbst wenn sich dieselben zur Vertretung der Privat-Interessen, namentlich irgend welcher Selbstständigkeit der Verwaltungen berufen fühlten.'

Man wird dem Allen entgegenhalten, daß man der energischen Centralleitung des Preußischen Eisenbahnwesens große Ergebnisse verdankt, daß unser Betrieb dem Publicum eine größere persönliche Sicherheit gewährt, als der anderer Länder, daß unsere Personenzüge trotz der vielen Verwaltungen, durch deren Gebiet sie gehen, vortrefflich in einander greifen, unsere Einrichtungen dem Publicum die größten Bequemlichkeiten bieten, daß eine große Pünktlichkeit im Eintreffen der Züge, daß im Güterverkehr die prompte Beförderung der größten Massen von Gütern erreicht ist. Wir müssen das Verdienst aller dieser Erfolge den Privat-Eisenbahn-Verwaltungen vindiciren und geradezu die Überzeugung aussprechen, daß ohne das energische Eingreifen des Handelsministerii in den Betrieb der Privat-Eisenbahnen das ganze deutsche Eisenbahnwesen schon auf einen vollkommeneren Fuß gebracht sein würde. Wenn im ganzen vergangenen Jahre auf allen Preußischen Eisenbahnen kein Reisender verletzt ist, so rührt das besonders daher, daß im vergangenen Jahre keine neuen Einrichtungen getroffen sind, der Verkehr schwach war, mithin die Arbeitskräfte der Beamten nicht über die Gebühr angestrengt waren; es nahmen an jenem Lobe die Privat- und die Staats-Eisenbahn-Verwaltungen gleichen Theil, es kann das nicht in der Beherzigung von Rescripten liegen, sondern muß als Frucht deutscher Gewissenhaftigkeit und Sorgfalt, namentlich der den Privat-Gesellschaften in ihrem Kreise noch völlig selbstständig überlassenen Auswahl und Ausbildung ihrer Beamten, angesehen werden. Das fortgeschrittene Maschinenwesen, bessere Constructionen der Ausweichen, sorgfältigere Unterhaltung der Geleise, kurz Fortschritte in einzelnen Zweigen der Technik haben dazu ohne Zweifel beigetragen, und wenn eine strenge Handhabung der Bahnpolizei etwas dazu gethan haben sollte, was wir bezweifeln, so geht das nicht über die Übung der allgemeinen Dienstpflicht hinaus. Es ist auch nicht in Strafverfügungen, die über alles Ziel hinausschießen, zu suchen (wie

der, daß der Betriebsdirector für jeden verspätet nach Berlin kommenden Zug 50 Thlr. Strafe zahlen solle), wenn die Züge pünktlich nach Berlin kommen, sondern es liegt das, abgesehen von der durch die Verwaltungen gehandhabten Ordnung, besonders darin, daß sie viel mehr leisten könnten, als sie wirklich schaffen. Die durch ebene Lage der Bahn sehr begünstigte Berlin-Potsdam-Magdeburger Verwaltung hatte ihre Züge von Tage zu Tage mehr beschleunigt und im Vereine mit anderen Verwaltungen gezeigt, daß die durch Staatsverträge vorgeschriebene Fahrzeit zwischen Berlin und Cöln, ja die polizeilich als Minimum hingestellte, sehr abgekürzt werden könne; der erste Schnellzug zwischen diesen Orten ist durch Verständigung der Verwaltungen unter sich herbeigeführt; erst nachdem ferner praktisch von einzelnen Verwaltungen gezeigt war, daß auch die Fahrzeit des Schnellzuges sehr abgekürzt werden könne, ist der jetzige Berlin-Cölner Courierzug eingeführt, der zwar der schnellste aller deutschen Züge ist, aber sich schon vor seiner Einführung als bequem ausführbar gezeigt hatte. Wir können genau dasselbe und mit der größten Sicherheit leisten, was die Engländer, also könnte dieser Zug noch um mindestens drei Stunden abgekürzt werden; dazu wäre es auch längst gekommen, wenn sonst die Interessen der Verwaltungen denen der Post gegenüber vollkommene Berücksichtigung fänden. Wenn aber, wie oben gezeigt worden, die freiwillig geförderten entschiedenen Fortschritte im Eisenbahnwesen so empfindliche Rückschritte veranlassen und diese mit einem Kosten-Aufwande von jährlich 80,000 Thlr. verbunden sind, so muß sich jede Privat-Verwaltung wohl besinnen, ob sie sich in weiteren Fortschritten eine neue Quelle der drückendsten Zumuthungen selbst schaffen soll.

Eine solche Erfahrung, deren Druck noch fortdauert, mußte nothwendig die Folge haben, daß die Gesellschaft sehr bedenklich wurde, sich durch weitere Fortschritte in Beschleunigung der Züge noch größere Lasten aufzubürden, sich der Gefahr auszusetzen, express trains zu veranstalten und daneben eben so oft den Postwagen und die Reisenden der kleineren Stationen nachzubringen. Die Anwendung vollkommener Maschinen unterblieb bis dahin, daß ein zwischen ihrer und der Thüringer Linie ausgebrochener Concurrenzstreit weitere Beschleunigungen im Interesse der Gesellschaft selbst wünschenswerth machte und sie hält sich begreiflicher Weise in den Gränzen, welche ihrer Linie den Vorzug in der Concurrenz sichern, oder giebt den Fortschritt zugleich mit der Concurrenz auf. Gehen die Privat-Gesellschaften nicht vor, so werden

die Staats-Verwaltungen nicht folgen; das wird die Frucht jeder Energie sein, welche der Lust am Fortschritte Zügel anlegt. Sind wir recht unterrichtet, so ist die Berlin-Anhalter Bahn vom Baue der Halle-Casseler Bahn besonders durch die Erwägung zurückgeschreckt, daß ihre ganze Rente stets auf dem Spiele stehe, wenn die Regierung das Recht habe, beliebige Züge in ihren Fahrplan zu schieben. Wer irgend einen Einblick in die Eisenbahn-Verwaltung gehabt hat, wird überhaupt unter solchen Verhältnissen zu keiner Privat-Eisenbahn ohne Zinsgarantie Actien zeichnen. Zweigbahnen im Interesse der Kreise könnten zum Transporte von Landesproducten, Holz, Steinen und Kohlen benutzt und nur nebenher dem Personenverkehr gewidmet, sehr wohl die Zinsen des Anlagecapitals decken, mit der Praxis des Handelsministerii in Anordnung der Züge nicht. Die ganze Last des Eisenbahnbaues und der Eisenbahn-Unterhaltung fällt mithin jetzt den Staatscassen zu.

Einer Beleuchtung der Grundsätze, nach denen in **Tarif-Angelegenheiten** verfahren wird, glauben wir uns hier überheben zu können, wir möchten nur einige allgemeine Bemerkungen der Beachtung empfehlen. Das Eisenbahngesetz hielt einen sinkenden Tarif den allgemeinen Interessen entsprechend, wollte die Actien amortisirt sehen, den Ertrag der circulirenden Actien auf zehn Procent Nutzen beschränken und stellte bei höherem Ertrage eine beständige Herabsetzung der Tarife in Aussicht. Obgleich das Gesetz noch besteht, so findet es doch keine Vertheidiger mehr und die anwachsende Vergrößerung der Anlagecapitalien aller Gesellschaften durch Anleihen, macht es illusorisch. Übrigens aber gab das Eisenbahngesetz den Gesellschaften in Festsetzung ihrer Tarife die freieste Bewegung, gab ihnen das Recht sie herabzusetzen ganz unbedingt frei und band die Gesellschaften nur an Staatsgenehmigung, wenn nach Regulirung eines Bahngeldes für Benutzung der Bahn durch fremde Unternehmer eine Erhöhung des Tarifs beabsichtigt würde. Dahin wird es indessen wohl nicht kommen, da die Bahngeldfrage nur zur Sicherung der Post-Interessen in das Gesetz gebracht wurde, die man als gefährdet ansah, weil man ja noch nicht wissen könne, ob nicht die Eisenbahnzüge bei Schnee und Unwetter, beim Fehlschlagen der ganzen gewagten Speculation, stecken bleiben würden. Betrachtet man die gesetzliche Bestimmung, wonach die Regulirung der Tarife Sache der Gesellschaften sein sollte, nur als ein in Aussicht gestelltes Privilegium, um Gesellschaften zum Baue anzureizen, so war es gerechtfertigt, daß die Regierung sich in den späteren Statuten die

Bestätigung und Veränderung der Tarife vorbehielt. Das Gesetz hat aber auch seine national-ökonomische Seite, indem es die Zusicherung einer freien Selbstbestimmung gab; von diesem Gesichtspunkte aus und in dieser Beziehung vereitelte man das Gesetz sehr mit Unrecht, wenn man den Gesellschaften die beabsichtigte Freiheit entzog. Die Eisenbahn-Unternehmer treiben ein kaufmännisches Gewerbe, sie müssen zwar, zur Verhütung grober Mißbräuche, angehalten werden, Jeden nach gleichen Grundsätzen zu behandeln, keiner Person ihre monopolisirten Dienste zu versagen oder zu erschweren, aber sie haben einen unzweifelhaften Anspruch darauf, ihre eigenen Angelegenheiten selbst beurtheilen zu dürfen, da ihrer eigenen Ansicht zu folgen, wo sie ihre Haut zu Markte tragen und daneben geben Localverhältnisse, Verkehrsbedürfnisse und Concurrenzen eine so ungeheure Mannichfaltigkeit von Berücksichtigungen an die Hand, daß nirgend ein Schablonenwesen, das sich in den Mantel irgend eines Grundsatzes hüllen mag, übler angebracht ist, als hier. Wir schreiben es dem Umstande, daß die Tarife von oben her den Staats-Verwaltungen dictirt werden, hauptsächlich zu, daß diese keine besseren Resultate schaffen. Bei seinen eigenen Bahnen bleibt der Minister aber noch in einiger Specialkenntniß, für die Beurtheilung der Ansichten der Privat-Verwaltungen können die seinigen und die seiner Räthe und Rechnungsbeamten eben so wenig maßgebend sein, als es Jemanden einfallen wird, kaufmännische Operationen eines Privaten der Staats-Aufsicht zu unterwerfen. Es ist aber nicht dabei geblieben, daß man bei Ertheilung der Concessionen (in die man setzen kann, was man will, ohne die Börse in der Actienzeichnung zu beirren, wenn einmal die Agiotage im Gange ist) von der gesunden gesetzlichen Bestimmung abgewichen ist, sondern das Handelsministerium hat einen noch viel gefährlicheren Weg eingeschlagen, indem es die Tarife nur auf Widerruf zu genehmigen pflegt, wobei ihm kein Statut als Anhalt dient. Von diesem Widerrufe ist nicht allein der allerempfindlichste Gebrauch gemacht, und zwar nicht etwa blos zur consequenten Durchführung gleichmäßiger Grundsätze, sondern es schwebt uns der Fall vor, in welchem die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft durch Herabsetzung ihres Personengeld-Tarifs, ohne die mindeste Besserung ihrer Frequenz, jährlich etwa 40,000 Thlr. einbüßt, während derselbe Tarifsatz für die zweite Classe im Personenzuge, welchen sie abzuschaffen gezwungen wurde, auf der Oberschlesischen Bahn besteht. Mag es auch sein, daß eine Staatsbahn Mehr-Einnahmen nöthig hätte und daß man von der Privatbahn glaubte, daß sie gut genug rentire; wenn

aber 40,000 Thlr. Minder-Einnahme hier, 80,000 Thlr. Mehr-Ausgabe da (also 2½ Procent Dividendenverlust) gegen die Ansichten der Direction durch Regierungs-Verfügung veranlaßt werden, so hört das Zusammenwirken beider zum Fortschritte im Eisenbahnwesen auf. Es ist nicht allein Erhöhungen des Tarifs gewehrt, sondern auch Erniedrigungen und damit denn doch keine Gränze der Regierungsbefugnisse sichtbar bleibe, ist der Fall vorgekommen, daß eine ohne Vorbehalt genehmigte Frachtherabsetzung, welche auf Grund dieser Genehmigung mit anderen und zum Theil auswärtigen Regierungen vereinbart war, ohne alle Ankündigung aufgehoben werden mußte.

Nur noch vor einem Irrthume mag hier gewarnt werden, dem, daß der Einfluß der Staats-Verwaltung von irgend einem Nutzen für das Publicum wäre. Von Consequenz kann bei Tarifirungen überhaupt kaum die Rede sein; keine Privat-Verwaltung hat es dazu noch irgend bringen können, oder vielmehr jede Consequenz ist ein Fehler. Die Bearbeitung der Tarif-Angelegenheiten durch verschiedene Decernenten im Ministerio, welche entweder gar keine gewerbliche Erfahrung oder dieselbe in einem Geschäftskreise gesammelt haben, der seine besonderen Verhältnisse hat, bringt einen Wechsel der maßgebenden Ansichten zu Wege, den kein mit den wahren Bedürfnissen Vertrauter zu begreifen oder vorherzusehen vermag und damit können auf gesunden Boden gepflanzte Existenzen zu Grunde gerichtet werden. Tarif-Ermäßigungen im Güterwesen sind auf den soliden Verkehr meistens ohne Einfluß, ein Hin- und Herwerfen der Waaren erleichtern sie und füllen deshalb auch gewöhnlich die Eisenbahncassen. Zur Herabsetzung der Preise der ersten Lebensbedürfnisse tragen sie am allerwenigsten bei, vielmehr sehen wir gerade den Haupt-Erfolg der Eisenbahnen darin, daß der erweiterte Markt die Preise für den Producenten erhöht hat, der nun nicht mehr an die Consumtionsbedürfnisse des nächsten Ortes gebunden ist, bis zu welchem seine Pferde die Frucht nur zu schaffen vermochten. Verbesserte Communicationsmittel wehren zwar Hungersnoth ab, auf Ermäßigung übertriebener Preise können aber die Eisenbahnfrachten gar nicht einwirken, denen die Wasserstraßen in Beziehung auf wohlfeile Beförderung immer überlegen bleiben werden. Neue Straßen schaffen neue Verbindungen, schnelle Beförderungsmittel machen große Läger überflüssig, kommen aber mehr der Speculation als der Consumtion zu Gute. Transporte von Brennmaterialien, Früchten und Mineralien müssen anerkanntermaßen zum Wohle der Bahnen und des Pu-

blicums auf möglichſt geringe Tarife gebracht werden; den Tarifſatz aber beſtimmt hier wie bei allen Preiſen nur die Concurrenz, wir haben bei Feſtſetzung der Tarife nur das richtige in der Beſteuerung zu treffen, das was der zu befördernde Artikel tragen kann, weil er ſonſt ganz ausbleiben würde; Staats- und Privatverwaltungen gehen dabei den ganz gleichen Weg. Der Kaufmannſchaft des einen Ortes iſt allerdings mit niedrigen Frachten ſehr zu dienen; ſie ſchadet aber durch ihre ſo begünſtigte und in's Leben gerufene Concurrenz in gleichem Maße älteren Verkehrs-Intereſſen anderer Orte, und bei der geographiſchen Lage Preußens kann es nicht ausbleiben, daß alle Fracht-Ermäßigungen zugleich dazu dienen, den Handelsgewinn in's Ausland, namentlich aus Norddeutſchland nach Mitteldeutſchland zu ziehen.

Über die Behandlung der Tarife und Fahrpläne der Eiſenbahn-Geſellſchaften möchten die Anſichten der Actionaire und der Regierung vielleicht auf berechtigte Weiſe auseinandergehen. Wir müſſen aber wieder auf ein Gebiet zurückkehren, wo die Differenzen weniger berechtigt erſcheinen, indem wir nachweiſen, daß das Aufſichtsrecht über die Eiſenbahnen bis zu Eingriffen in den **Gewerbebetrieb** ausgedehnt iſt.

Bekanntlich haben diejenigen Eiſenbahn-Verwaltungen, deren Linien bei täglich vorkommenden Reiſen ohne Unterbrechung benutzt werden müſſen, Einrichtungen getroffen, vermöge deren man für die ganze Reiſe nur ein Billet zu löſen hat und ſein Gepäck bis zum Beſtimmungsorte einſchreiben laſſen kann. Dieſe Einrichtungen ſind ohne alle Einwirkung der Regierung zu Stande gekommen. Die Verwaltungen waren dazu nicht verpflichtet, weil ſie nicht ſchuldig ſind, für fremde Verwaltungen Einnahmen zu beſorgen, andern die Erhebung ihrer Einnahmen zu überlaſſen, gemeinſchaftliche Billets drucken zu laſſen, Gewähr für fremde Handlungen zu übernehmen, ihre Wagen über ihre Bahnen hinaus zu ſchicken, noch weniger, fremde Beamte auf ihrer Bahn fungiren zu laſſen und was dergleichen mehr. Die Privat-Geſellſchaften jedoch ſind berechtigt, dergleichen Veranſtaltungen zu treffen, weil das zu ihrem Gewerbebetriebe gehört, den ſie ſo gut und bequem einrichten können, als ſie es für nützlich finden, und den ſie mindeſtens genau eben ſo gut einrichten dürfen, als ihre Concurrenten. Nun beſteht eine Concurrenz zwiſchen der Cöln-Mindener Geſellſchaft und der unter Königl. Verwaltung ſtehenden kürzeſten und wohlfeilſten Linie von Ruhrort nach Aachen, in Beziehung auf Güter- und Perſonenverkehr, bei welcher die übrigen Verwaltungen der Linie von Ruhrort bis Berlin nicht in-

teressirt sind. Seit Jahren hatte sich die Direction der Aachen-Ruhrorter Bahn Vortheile von einer directen Expedition zwischen Aachen, Gladbach und Crefeld einerseits, und Berlin andererseits versprochen, und das Ministerium legte ebenfalls solchen Werth darauf, daß das Rheinische Eisenbahn-Commissariat angewiesen wurde, darauf bei der Cöln-Mindener Direction hinzuwirken. Die Verwaltungen, deren Einnehmer schon viele hundert Billetsorten zu verwahren und zu verrechnen haben, deren Abrechnungswesen immer verwickelter wird, lehnen jede Ausdehnung der directen Personen-Expedition ab, die keinen wesentlichen Vortheil für den Verkehr hat und die nicht die Aussicht auf Besserung ihres eignen Verkehrs bietet. Wenn man sich bei Ruhrort über den Rhein setzen lassen muß, so hat man überflüssige Zeit, sich ein Billet zu kaufen und sein Gepäck von Neuem expediren zu lassen, so gut als beim Übergange von der Cöln-Mindener Bahn zur Rheinischen in Cöln. Viele Zwischen-Stationen der directen Linie haben überdies nicht den Vortheil der directen Expedition, Gladbach und Crefeld schienen nicht bedeutend genug, um diese in die Reihe der begünstigten Orte aufzunehmen, das Verlangen fand daher keine bereitwillige Aufnahme bei allen betheiligten Verwaltungen, obgleich eine definitive Ablehnung, wozu dieselben vollkommen berechtigt waren, aus Rücksichten auf die Wünsche des Ministers auch nicht erfolgt war und die Berlin-Magdeburger Verwaltung ihre Stellung zum Ministerio so gut begriffen, daß sie ein Eingehen auf dessen Wünsche verlangt hatte. Nun griff dasselbe zu folgendem erfolgreichen Mittel, um seinen Willen zu erreichen. Seit länger als einem halben Jahre waren die Braunschweiger und Hannoversche Bahn fertig geworden, welche die Norddeutsche Bahnlinie mit Cassel so verbanden, daß der Weg dahin und nach Frankfurt a. M. von Berlin um einige Meilen abgekürzt wurde und es waren zwischen den Verwaltungen dieser ganzen Bahnstrecke und der aller südlichen Deutschen Eisenbahnen Verbindungen getroffen, mit einem bestimmten Tage, durchgehende Schnellzüge mit directer Personen- und Gepäck-Beförderung einzuführen — ohne welche kein Mensch diese nächste Linie benutzen konnte, deren Züge mit denen der Thüringer Linie in Guntershausen zusammentreffen mußten. Nun verbot der Handelsminister dem Directorio der Berlin-Potsdam-Magdeburger Eisenbahn-Gesellschaft jede noch nicht eingeführte directe Expedition (und als nachgewiesen wurde, daß die nach Cassel schon eingeführt sei, auch diese,) bei 100 Thlr. Strafe für jedes verkaufte Billet und jedes

Directions-Mitglied. Damit wurde zugleich ein Zwang gegen Braunschweig und Hannover geübt, und es wurden die Interessen von Hessen, wie der Süddeutschen Staaten berührt. Gerechtfertigt wurde die Verfügung damit, daß wenn so wichtigen Preußischen Städten, wie Aachen, Gladbach und Crefeld, die Bequemlichkeit der directen Expedition verweigert werde, nicht geduldet werden könne, daß ausländischen Orten dieser Vorzug eingeräumt werde. Die ausländischen Orte genossen diesen Vorzug aber auf einem andern, dem eben so bequemen Wege durch Thüringen, und man wird es dem Berliner nicht begreiflich machen können, daß, weil er auf dem Potsdamer Bahnhofe kein Billet nach Crefeld bekommen kann, er auch keins nach Cassel erhalten darf, blos der Wiedervergeltung wegen. Die Befugniß, Retorsionen gegen fremde Regierungen anzuordnen, gebührt nicht dem Handelsministerio, sondern dem der auswärtigen Angelegenheiten, welches in solchen Dingen gewiß sehr behutsam zu Werke geht, die Retorsion setzt immer verletzte Rechte voraus und sie berechtigt die dadurch benachtheiligten eignen Unterthanen zur Entschädigungs-Forderung. Nach einer Begründung des Rechts des Anspruches auf directe Expedition nach Gladbach, Crefeld und Aachen fragen wir vergeblich. Gab es ein Recht, so mußte es auch einen Rechtsweg dafür geben, die Entziehung des Gewerbsbetriebes aber ist kein Rechtsweg, und daß der Staat eine Eisenbahn-Verwaltung zwang, dem Publico seine Dienste zu versagen, war ebenfalls ein neues Zwangsmittel.

Der zu straff gespannte Bogen könnte eines Tages seine Dienste versagen. Werden die Opfer, welche die Gesellschaften den von ihnen ohne alle Mitwirkung des Staats eingeführten Verbesserungen zu bringen haben, unerschwinglich, so werden wir zu den Uranfängen zurückkehren und der Staat wird genöthigt sein, Rechte der Unternehmer anzuerkennen. Die Gesellschaften sind ohne allen Zweifel befugt, den Verkauf von Personen-Billets und die Expedition von Gepäck über ihre Bahn hinaus wieder abzuschaffen, die Concurrenz-Bahnen werden sich darüber verständigen und es wird darum kein Mensch weniger reisen. Schnellzüge und Aufrechterhaltung der jetzigen Postverbindungen sind aber dann eine Unmöglichkeit. Die Verwaltungen des Berlin-Deutzer Zuges befördern jeden verspäteten Zug durch Extrazüge und erhalten dadurch, sofern die Ursache nicht jenseits des Rheines liegt, eine vollkommen gesicherte Postverbindung mit Frankreich und England; sie sind dazu nicht verpflichtet und ersparen nur Ausgaben, ohne an

ihren Einnahmen einzubüßen, wenn sie wieder Reisende und Post die Nacht über auf der Gränze ihres Verwaltungs-Bezirkes bei versäumtem Anschlusse liegen lassen; die Nachbaren ließen sie liegen, bis unsere Gesellschaften sie entschädigten, wie sie jetzt in ein gleiches Verhältniß eingetreten sind. Im Güterverkehre findet eben so wenig eine Nöthigung statt, einen Frachtbrief anzunehmen, der über die Bahn hinausgeht. In dem vom Handelsministerio lebhaft befürworteten Entwurfe des Deutschen Handels-Gesetzbuches ist den Eisenbahn-Verwaltungen, abweichend von den Verpflichtungen der Post-Anstalten, die Verbindlichkeit zugedacht, bei verspäteter Lieferung für Zahlung des entgangenen Gewinnes zu haften, selbst wenn das Versehen einer fremden Verwaltung zur Last fällt. Man wird damit, wenn der Landtag kein Einsehen hat, die directe Güter-Expedition unmöglich machen und einen Urzustand wieder herstellen, welcher nur durch die vereinigten Bemühungen vieler im Organisiren glücklicher Eisenbahnmänner überwunden ist. Die Frucht staatlicher Anordnungen wird nicht Förderung der Verkehrs-Einrichtungen, sondern Organisirung berechtigten Widerstandes sein, der möglicherweise die Gesellschaften sehr zum Nachtheile des Publicums über die Kosten ihrer bisherigen Fortschritts-Bestrebungen aufklären könnte.

Nicht unerwähnt darf leider der Versuch bleiben, von den unter besonderer Aufsicht des Ministerii gehaltenen Actien-Gesellschaften, namentlich der Bank und den Eisenbahnen, eine Steuer für den **Berliner Dombau** zu erheben. Nicht gut ist es, daß der des Königs Majestät gemachte Vorschlag in eine Zeit fiel, in der man sich im Publicum viel mit Gerüchten über Ministerwechsel trug, wiewohl das ein so stehendes Thema der Unterhaltung ist, daß jede Regierungs-Maßregel mit solchem Gerede zusammentreffen wird. Auch war es unerquicklich, daß der im Abgeordnetenhause gegebenen Versicherung, die Actionaire der Preußischen Bank hätten aus den Erträgnissen derselben für das Jahr 1856 freiwillig 25,000 Thlr. als Beitrag zum Dombau angeboten, welche nicht hätten abgelehnt werden können, die Ablehnung des Antrags auf dem Fuße folgte, für das Jahr 1857 die viel geringere Summe von 7000 Thlr. zu bewilligen, welchem Beispiele die Actionaire anderer Institute folgten. Rein zufällig mag es auch sein, daß die Magdeburg-Leipziger Gesellschaft einen Beitrag bewilligte, als sie die Vertheilung der höchsten je gegebenen Dividende beschloß und daß eine von der Berlin-Anhalter Gesellschaft angebotene Beisteuer mit der Auf-

hebung des ihr so lästigen Münchener Nacht-Schnellzuges zusammenfiel; die Actionaire könnten dem Argwohne Raum geben, als ob die Directionen das, was die Actionaire als ihr Recht und als gerechte Berücksichtigung ihrer Interessen ansehen, als eine Gunstbezeugung nachsuchten, wiewohl auf das bestimmteste versichert werden kann, daß keiner Eisenbahn-Gesellschaft irgend drängende Zumuthungen gemacht sind. Auch ist es eine falsche Unterstellung, wenn man aus der Zurückziehung der ganzen Maßregel auf einen geringeren Eifer des jetzigen Regierungssystems für den Kirchenbau schlösse, als der war, welcher früher zu Tage trat. Das aber mußte sich der Handelsminister sagen, als er den Vorschlag machte, einen Dombaufonds aus Beiträgen der Actien-Gesellschaften zu gründen, daß bei deren Vorständen als solchen durchaus kein besonderer Eifer für Kirchenbauten, weil nicht einmal der christliche Glaube, zu präsumiren sei und daß sie zu solchen Verwendungen der Gesellschaftsgelder nicht die entfernteste Befugniß hatten. Der Wächter über die Statuten, über Zusammenhaltung der Gesellschaftsmittel zu genügenden Reserven, der solchen Verwendungen hindernd in den Weg zu treten berufen war, durfte sich das mißliche eines solchen Schrittes nicht verhehlen.

Man durfte sich in dieser Beziehung um so weniger täuschen, als es in der gegen die Gesellschaften eingeführten Aufsicht schon so weit gekommen war, daß deren Vorsteher Wünsche für Befehle nehmen konnten; in einem andern Falle (der Aachen-Gladbach-Crefelder Durchexpeditions-Angelegenheit) hatten sie schon Wunsch für Befehl nehmen sollen. Wenn auch jenes Ansinnen nur in Form eines Wunsches an die Vorstände gelangte, so war doch zum Voraus auf das Eingehen von Beisteuern gerechnet, sie waren unserm Königlichen Herrn angeboten, die Wiederaufnahme des Baues war in Folge dessen befohlen. — Es sollte also eine freiwillige Steuer bei der gesetzlichen Zusicherung eingeführt werden, daß die Eisenbahnsteuer die einzige bleiben solle. Die Sache ist zwar abgethan, sogar die gezahlten Beiträge sind erstattet und man läßt gern, da Irren so menschlich ist, eingestandene Irrthümer ruhen. Aber die einmal hervorgerufene Dissonanz klingt doch noch fort, da die Zumuthung an die Gesellschaftsvorstände, das Eigenthum ihrer Actionaire zu fremdartigen Zwecken zu verwenden, mit den entschiedensten Beschränkungen der Gesellschaften in Festsetzung ihrer Dividenden zusammentraf, und als diese noch fortdauern; die Dissonanz, welche darin liegt, daß die Aufsichtsgewalt sagt, legt nicht Hand ohne

besondere Genehmigung an euer Eigenthum, wenn ihr aber zum Dombau-Zwecke das Eigenthum eurer Machtgeber verwenden wollt, dann wird es höheren Ortes gern gesehen werden. Und doch geht auch dieses Gefühl unter in der Wehmuth, die jedes Preußische Herz beschleichen muß, wenn es sieht, daß dasjenige Ministerium, welches die reichlichsten Geldmittel für alle Unternehmungen verfügbar zu machen gewußt hat, den Herzenswunsch seines Königs, daß die Gruft seiner Ahnen, unserer Herrscher, würdig ausgestattet, daß die Kirche Seines Hauses in Seinem Sinne erneut werde, auf den guten Willen von Actien-Gesellschaften verweisen mußte, auf Handlungen, welche die General-Versammlungen für unbefugte erklärten, welche deshalb aufgegeben werden mußten. War wirklich eine Zustimmung des Landtages zum Kirchenbaue nicht zu erlangen, so könnte ja auch das Ansinnen kommen, eine etwa verweigerte Erhöhung der Krondotation durch die Actien-Gesellschaften zu beschaffen.

Erlaube uns der Leser eine Abschweifung von unserm Thema.

Wir glauben der patriotischen Zustimmung aller Preußen gewiß zu sein, wenn wir behaupten, daß die im constitutionellen Wesen liegende Machtbeschränkung, welcher sich der König unterworfen hat, nicht dahin führen darf, daß die Minister mächtiger würden, als ihr Herr. Auch die Minister bleiben nicht ihre eigenen Herren und auch das ist ja die unvermeidliche Schattenseite des Repräsentativ-Systems, daß neben und unter ihnen wieder andere Herren aufwachsen. Man hat aber von jeher dem allzugroßen Wachsen der Macht der Vasallen zu wehren gesucht. Heute droht der Freiheit und dem Vermögen keine Wegelagerung der Raubritter mehr, wohl aber drohen ihnen andere Mächte, die eine selbstständige Gewalt gründen. Es schreitet nicht etwa die Macht dieses oder jenes Ministers, der Krone gegenüber, sondern auch die Macht der kleinen und großen Ritter und Barone der Industrie, je weniger beachtet, desto unaufhaltsamer vor. Eine warnende Stimme sagt uns, es könne dahin kommen, daß ein König und sein Reich von der Gnade solcher Mächte abhängig würde. Alles was noch dem Scepter der Fürsten des mobilen Credites widerstrebt, soll sich um den Thron schaaren, um den König von Preußen davor zu bewahren, daß er nicht noch dereinst bei solchen Vasallen zu Tische gehen müßte. Man eifere nicht gegen Vermögen, das durch Coursgewinn erworben, durch hohe Course gehalten wird, es wird das eben so sehr wohl erworbenes Eigenthum des Volks, als der befestigte Grundbesitz; wir erkennen die berechtigte

Macht des Vermögens in jeder Form an und streben danach, jede Gattung des Nationalvermögens zu befestigen. Aber wir warnen vor der Hierarchie des Wuchers und der Agiotage, deren unsichtbarer dem Auge der Edelsten verborgener Bau täglich an Festigkeit gewinnt und nicht allein die Macht und den Glanz jeder anderen Größe zu schwächen und zu brechen droht, sondern die höchsten Güter des Menschen antastet, Moral im öffentlichen und im Privatleben. An diesem Baue nehme keine Staatsgewalt, wenn auch noch so unabsichtlich, Theil. — Bewahre uns Gott davor, daß die siebente europäische Großmacht nicht die erste Macht in Preußen werde.

Alle bisher der Reihe nach durchgegangenen Fälle, in denen wir mit den Schritten des Handelsministerii nicht einverstanden sind, könnten als vereinzelte betrachtet werden, nach denen Niemand ein Urtheil über die Gesammtthätigkeit eines so wichtigen Verwaltungszweiges bilden möchte. Tiefer eingreifend in alle Privatverhältnisse ist jedoch, wie schon angedeutet werden mußte, **das Genehmigungsrecht, welches der Handelsminister in Beziehung auf die Festsetzung der Dividenden** in Anspruch nimmt und mit Hülfe von Straf-Androhungen gegen diejenigen Directoren wirklich übt, welche die statutenmäßig gefaßten Beschlüsse ihrer mit Ausschluß der Staatsgenehmigung dazu competenten Verwaltungsräthe ausführen wollen.

Wir haben an einer andern Stelle darauf hingewiesen, daß die Statuten gar häufig keine die gute Haushaltung sichernde Bestimmungen über Bildung des Reservefonds enthalten. Es könnte scheinen, als ob man von veralteten Ideen über Ansammlung großer Schätze in todter Hand ausgegangen wäre, wenn man der Bestimmung begegnet, daß nur eine ganz unbedeutende Summe als Maximum zurückgelegt werden darf. Es kann aber auch wohl sein, daß man bei Abfassung und Genehmigung der Statuten die Actionaire vor der Willkühr der Gesellschafts-Vorstände sichern wollte, die als solche lieber das Geld an sich halten als vertheilen. Gegen solche Willkühr schützt den Actionair ja aber der Umstand, daß die Directoren, die Verwaltungsräthe, auch Actionaire sind und daß sich die Gesellschafts-Vorstände Wiederwahlen unterwerfen müssen. Es kann auch sein, daß man annahm, daß alle Ausgaben, auch die ungewöhnlichsten, mit Hülfe der laufenden Einnahmen zu decken sein müßten, wenn Bahn und Betriebsmittel stets in untadelhaftem Zustande erhalten würden, worauf zu achten die Aufsichtsbehörde verpflichtet wurde. Genug, ohne Änderung

der Statuten aller Gesellschaften lassen sich die etwa angenommenen fehlerhaften Bestimmungen nicht aus der Welt schaffen, der Weg, auf dem nur Statuten abgeändert werden können, ist bestimmt vorgezeichnet und es giebt keine Eisenbahn-Gesellschaft, der nicht der Handelsminister bei passender Gelegenheit eine Abänderung anstößiger Statutbestimmungen zur Bedingung hätte machen können. Wir kommen weiterhin auf den näheren Nachweis dieser Behauptungen bei besonderer Besprechung des Rescripts über Behandlung des Reserve- und Erneuerungsfonds vom 27. Januar 1858 zurück. Wie zahlreich die Conflicte der Gesellschaften in Beziehung auf Festsetzung der Dividenden gewesen, dürfen wir als bekannt voraussetzen, und es wird ein Fall für alle anderen genügen, um die Thatsache festzustellen, daß in Beziehung hierauf die durch Königl. Statutbestätigung verbrieften Rechte der Gesellschaften schon vor Erlaß jenes Rescripts nicht berücksichtigt sind. Es ist dieses der **Cosel-Oderberger Fall.**

Die Cosel-Oderberger Bahn war durch ganz vorübergehende Verkehrsverhältnisse unerwartet zu scheinbar glücklichen Ergebnissen gelangt. Große Getreide-Einfuhren, starke Kohlentransporte nach Österreich und andere Gründe hatten ihr Transportmassen zugeführt, auf deren Fortdauer man nicht rechnen durfte. Dazu war sie im Besitze des ganzen Österreichischen Verkehrs mit Krakau und Galizien, welcher durch den Bau der Bahn von Oderberg nach Trzebinia (an der Krakauer Linie) verloren gehen mußte und endlich hatte sie ihre Kräfte übersteigende Neubauten unternommen, deren künftiger Ertrag entweder ganz zweifelhaft oder doch weitaussehend war. Alle diese Verhältnisse ließen sich im Jahre 1856 vollständig übersehen, sie konnten wenigstens dem Handelsministerio nicht entgehen, welches bei dem Abbaue des galizischen Verkehrs auch in Betreff der Oberschlesischen Bahn interessirt war und einen Theil der Bauten als mißlich behandelt haben soll; der Zeitpunkt, in welchem eine Änderung der Verhältnisse der Gesellschaft unausbleiblich eintreten mußte, stand ganz fest, das Jahr 1857 mußte verhängnißvoll werden und im Handelsministerio mußte man das mehrere Jahre vorher wissen. Dennoch wurde aus den Einkünften von 1855 im Jahre 1856, einem Jahre, in welchem die herrschende Unternehmungslust vielfach ermuntert wurde, auch durch Vertheilung höherer als bisher zugelassener Dividenden, eine Dividende von 16 Procent von der Cosel-Oderberger Gesellschaft vertheilt und dadurch der Cours ihrer Actien über 200 Procent getrieben. Jener vom Handelsministerio bestimmte

Dividendensatz blieb zwar hinter den Anträgen der Direction zurück, ja deren Unbesonnenheit hätte alle Verantwortung vom Handelsministerio abgewendet, wenn sich dasselbe in die Sache gar nicht gemischt, sondern zugelassen hätte, was statutenmäßig eigentlich nicht zu hindern war. Wenn aber das im Jahre 1857 beobachtete Verfahren gerechtfertigt wäre, welches eine augenblickliche Entwerthung der Actien zur Folge hatte, so durfte im Jahre 1856 die Vertheilung von 16 Procent nicht gestattet werden. Consequenz kann das Publicum, welches sein Geld in Preußischen Actien angelegt, wenigstens verlangen, wenn sich der Staat das Recht der Genehmigung der Dividenden vindicirt und dabei Gefahren der Zukunft, die Frage der Nachhaltigkeit des zu Vertheilenden, berücksichtigt. Diejenigen 3 Procent, welche die Direction mehr vertheilen wollte, wurden nämlich nicht aus den im folgenden Jahre geltend gemachten Gründen, sondern deshalb bestritten, weil der Reservefonds nicht den ganzen Verschleiß decke und weil dadurch diejenigen neuen Actionaire verkürzt werden würden, mit deren Gelde die Zweigbahnen erbaut waren. Wäre dieses ein haltbarer Grund gewesen, so hätte sofort die ganze Dividende streitig gemacht werden müssen; die jungen Actien hatten aber noch kein anderes Recht, als Zinsen aus dem Baufond zu beziehen, demnächst traten sie ganz in das Verhältniß der alten Actionaire, mußten also Bahn- und Reservefond in dem Zustande anerkennen, in welchem diese sich bei Beobachtung der Statuten befinden mußten, so gut als jeder Käufer einer Actie, zu dessen Gunsten sonst derselbe Grund gegen alle Dividenden-Vertheilung geltend gemacht werden könnte.

Im folgenden Jahre waren auch andere Gründe durchgreifend, jeder Dividenden-Vertheilung zu wehren, als das künftige Schicksal der Actionaire. Das Handelsministerium veranlaßte nämlich zur Zeit des Rechnungs-Abschlusses für das Jahr 1856 eine Bahnrevision durch einen Baubeamten, der bis dahin im Dienste der Magdeburg-Wittenberger Gesellschaft gestanden hatte und dem nachmals eine Staats-Anstellung an der Cosel-Oderberger Bahn zu Theil geworden ist, in dessen Berichte folgende bedrohliche Momente hervorgehoben werden:

1) Es befänden sich auf der Hauptbahn noch 27 hölzerne Brücken, von welchen die besseren im günstigsten Falle nur noch eine Dauer von sechs Jahren versprächen. Man würde nicht dulden, daß diese Brücken wieder mit hölzernem Oberbaue versehen würden, Eisenbelag würde 227,452 Thlr. kosten, mithin auf 6 Jahre ver-

theilt pro Jahr 37,900 Thlr. Ein Theil der doppelgeleisigen Strecke sei wegen Schadhaftigkeit der Brücken nicht mehr befahrbar, deren Herstellung (natürlich in Eisen) 63,000 Thlr. kosten würde.

2) Es sei der Umbau des alten Geleises begonnen, dessen Vollendung werde noch 198,500 Thlr. kosten, welche auf 3 Jahre vertheilt, jährlich 66,130 Thlr. erfordern würden.

3) Die Verzinsung und Amortisation der Prioritäts-Obligationen, welche bisher nur 22,500 Thlr. in Anspruch genommen, werde nach Vollendung der, mit deren Hülfe erbauten Zweigbahnen jährlich 217,000 Thlr. betragen. Wenn diese zu den muthmaßlichen Betriebs-Ausgaben kämen, so würden die bisherigen Einnahmen nicht ausreichen, die Lasten zu decken, welche die Gesellschaft nach jenen beiden Erinnerungen in den nächsten Jahren zu bestreiten habe und zu Mehr-Einnahmen wäre keine Aussicht.

Die eigentlichen Vorwürfe, welche demnächst von der Aufsichtsbehörde dem Directorio gemacht wurden, sind dieselben, welche die Actionaire der Rhein-Nahebahn der Staatsverwaltung machen — daß die Bau-Ausführungen fast die doppelte Summe des veranschlagten Capitals kosteten. Hierauf wird hier nichts ankommen. Zur Würdigung jener Erinnerungen sei jedoch bemerkt, daß künftig erst nöthige Reparaturen an sich keinen Grund abgeben können, mehr als das statutenmäßig erforderliche Maximum zum Reservefond zu legen und daß, wenn es schon schwer begreiflich wird, wie ein Mann, der bisher im Dienste der Magdeburg-Wittenberger Bahn gestanden, die künftige Baubedürftigkeit hölzerner Brücken und daß deren demnächstige Verwandlung in eiserne gefordert werden möchte, als Grund für die jetzige Zahlungs-Unfähigkeit der Gesellschaft hinstellen konnte, doch ein solches Verlangen auch gar nicht motivirt ist, wenn man nicht annimmt, daß die Aufsichtsbehörde jede Forderung stellen darf. Es verstand sich von selbst, daß die Gesellschaft in jedem Jahre die Brücken repariren mußte, die baufällig wurden, daß sie aber deshalb das genehmigte und ausgeführte Bausystem verlassen und zu einem kostbareren übergehen müsse, ist um so weniger anzunehmen, als hölzerne Brücken vollkommene Sicherheit gewähren und auch Rescripte vorliegen, in denen der eiserne Oberbau für gefährlich erklärt ist. Die Unfahrbarkeit einiger Brücken des zweiten Geleises konnte zu deren Herstellung auf Kosten des Reservefonds führen, wenn man nicht aus Billigkeitsrücksichten den so sehr geschmä-

lerten Betrieb auf einem Geleise fortsetzen lassen wollte, was man jetzt thut. Wie weit diese Brücken-Erneuerung aus dem vorhandenen Reservefond zu bestreiten war, läßt sich nicht übersehen, da die Erneuerung des Oberbaues in Holz nicht veranschlagt ist. Dagegen muß daran erinnert werden, daß andern Gesellschaften die Erneuerung eines ursprünglich zu leicht gebauten und deshalb über Erwarten schnell abgenutzten Geleises mit Hülfe eines Darlehns gestattet ist, namentlich der Magdeburg-Leipziger, gegen die man doch gewiß keine Mitleidsrücksichten zu nehmen hatte, daß aber die Cosel-Oderberger Gesellschaft den Umbau wirklich aus ihrem Reservefond begonnen hatte und daß derselbe die Mittel dazu bot. Denn er hatte Ende December 1856 noch ..... 90,397 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf.,
kommen dazu 2 Procent des Anlage-Capitals aus den Einkünften von 1856 mit ..... 34,000 „ — „ — „

so waren disponibel ..... = 124,397 Thlr. 4 Sgr. 4 Pf., außer 10,260 Thlr. noch nicht verwandter Betriebs-Überschüsse des Jahres 1855, eine Summe, die auf mehrere Jahre ausreichte. Wären aber auch sofort 198,500 Thlr. erforderlich gewesen, so gab auch das keinen Grund ab, die ganze Rein-Einnahme des Jahres 1856 mit Beschlag zu belegen, welche außer jenen zum Reserve-Fond zu legenden 34,000 Thlr. noch 192,849 Thlr. 5 Sgr. 4 Pf. betrug. Wenn endlich den Actionairen zugesichert war, daß die Zinsen der Schulden, welche zum Baue der Zweigbahnen gemacht waren, während der Bauzeit aus dem Bau-Capitale bestritten werden sollten, so konnte der Umstand, daß im Jahre 1857 Zinsen durch den Betrieb zu decken sein würden, keinen Grund abgeben, den Actionairen die Einnahme für 1856 zu nehmen.

Es lag also überhaupt keine gerechtfertigte Veranlassung vor, am wenigsten aber ein statutenmäßig haltbarer Grund, die Festsetzung und Zahlung einer Dividende für 1856 zu verhindern. Diese würde statutenmäßig und nach dem Geschäftsberichte der Königl. Direction der Wilhelms-Bahn für das Jahr 1856 so festzustellen gewesen sein:

	Rthl.	Sgr.	Pf.
Die Einnahme betrug	543,710	—	—
Die Betriebs-Ausgabe betrug	290,984	2	6
Überschuß =	252,725	27	6

	Rtl.	Sgr.	Pf.	Rtl.	Sgr.	Pf.
Transport				= 252,725	27	6
Davon gingen ab:						
Dem Baufond zu Gute gehende Einnahmen	3,376	22	2			
Zinsen der älteren Prioritäten	20,000	—	—			
Zur Amortisation derselben	2,500	—	—			
2 Procent zum Reserve-Fond	34,000	—	—			
				= 59,876	22	2
Vom Rest der				= 192,849	5	4
waren:						
13¾ Procent Dividende mit zu vertheilen,	165,000	—	—			
die Eisenbahn-Steuer betrug	26,250	—	—			
zusammen				= 191,250	—	—
mithin blieben in Casse				= 1,599	5	4

außer 10,260 Thlr., welche vom Jahre 1855 noch übrig geblieben und bis dahin nicht verrechnet waren, gegen deren fernere Reservirung niemand etwas erinnert haben würde. Die Königl. Direction hat, um die Bücher zu ordnen, nicht etwa den ganzen Überschuß direct als Reserve verrechnet, sondern dem Reserve-Fond alle die Ausgaben aus den Betriebs-Einnahmen von 1856 erstattet, welche demselben statutenmäßig ganz unbedenklich zur Last fallen, dessen Erstattung an den Reserve-Fonds also nicht verlangt werden konnte, nämlich die bis dahin verausgabten Umbaukosten des Bahngeleises mit 97,539 Thlr. 6 Sgr. 10 Pf. und 95,217 Thlr. 7 Sgr. 7 Pf., welche zum mindesten Theile auf ähnliche Erneuerungen verwendet waren, vorzugsweise aber auf Neubauten und Erweiterungen des Unternehmens. Der Reserve-Fond ist damit, neben einem noch unverrechneten Überschusse von 10,352 Thlr. 20 Sgr. 11 Pf., der doch wenigstens ¾ Procent Dividende ergäbe, auf 252,866 Thlr. 14 Sgr. 4 Pf., angewachsen.

Alle nur zu gerechten Besorgnisse, welche die Zukunft der Bahn einflößte, hatten ihren Grund theils in vermindertem Verkehre, wofür die Besitzer des Dividendenscheins für 1856 nicht leiden durften, welches den guten Verkehr noch hatte, theils in unfruchtbaren und kostspieligen Bauten, deren Kostspieligkeit früher hätte bedacht werden müssen, aber keinen Grund zur Beseitigung der Statuten abgeben durfte. Nach

unserer rechtlichen Ansicht ist es nicht zweifelhaft, daß die Besitzer des Dividendenscheins für **1856** — welcher auf jeden Inhaber lautet und ein selbstständiges wohlverbrieftes Document bildet — gegen irgend wen im Wege Rechtens die Zahlung von **13⅓** Procent erlangen müssen — wenn nicht Competenz-Conflict erhoben, oder sobald dieses Institut dem allgemein sich kundgebenden Verlangen gewichen sein wird. Die Vernichtung eines Rechts-Anspruches im Betrage von **165,000** Thlrn. würde jedoch gering zu achten sein, gegen die sonstigen Folgen des gegen die Cosel-Oderberger Gesellschaft beobachteten Verfahrens.

Zur vollständigen Orientirung des Lesers müssen wir zunächst daran erinnern, wie die Niederschlesisch-Märkische Bahn in den Besitz des Staates gekommen ist. Der Staat hatte deren Actionairen eine Zinsgarantie von 3½ Procent geleistet, die Bahn gab keinen so hohen Ertrag, der Staat mußte einen Theil der Zinsen bezahlen und für diesen Fall bestimmte der **§ 14** des Statuts vom **26.** August **1843** folgendes:

> Sollte der Staat, in Folge der von ihm übernommenen Zinsgarantie genöthigt sein, in drei aufeinander folgenden Jahren einen Zuschuß zu leisten, oder sollte der Zuschuß in einem Jahre **1** Procent des Actien-Capitals übersteigen, so bleibt dem Königl. Finanzministerio die Befugniß vorbehalten, die Administration der Bahn und des Betriebes seinerseits zu übernehmen. Im Falle der Geltendmachung dieser Befugniß ist derselbe hinsichtlich der Verwaltung keinerlei Beschränkung von Seiten der Gesellschaft unterworfen, dagegen ist er verpflichtet, vollständig Rechnung zu legen ꝛc.

Es ist nun zwar richtig, daß dieser Vorbehalt keine volle Wirkung haben konnte, wenn die Verwaltung erst auf dem Rechtswege erstritten werden mußte, wie andererseits, daß zwischen Verwaltung der Bahn und Beschlagnahme des ganzen Gesellschaftsvermögens unterschieden werden kann. Indessen hätte man sich das erstere bei Abschließung des Geschäfts überlegen sollen, die Gesetze erlauben selbst dem Fiscus keine eigenmächtige Selbsthülfe. Die Gesellschaft hatte überdies bestimmte Zusicherungen von der Staatsverwaltung erhalten, als sie sich einem kostspieligen Nachtzuge unterwarf. Sie hatte Rechts-Einwendungen aus Zusagen, welche den zwischen ihr und dem Staate bestehenden Vertrag änderten, sie glaubte damit dem Verlangen des Staates im Rechtswege entgegentreten zu können, die Selbsthülfe des Fiscus war deshalb doppelt ungerechtfertigt. Endlich hat der ganz unbeschränkte

Verwalter einer Bahn damit keine unzweifelhafte Vollmacht, Tarife, Fahrpläne zu bestimmen und Dispositionen vorzunehmen, die nur dem Eigenthümer gebühren; wenn aber über die Auslegung eines Vertrages Streit entsteht, so ist die richterliche Gewalt dazu eingesetzt, den Vertrag zu ergänzen. Wir halten es daher mit den bestehenden Gesetzen unverträglich, daß der Staat gegen den Widerspruch der Direction und der Actionaire Besitz von der Bahn und dem ganzen Gesellschaftsvermögen ergriff und es wie sein freies Eigenthum behandelte. Während für die Actionaire, auch unter Staatsverwaltung, nur die ihnen zugesicherten 3½ Procent Zinsen herausgewirthschaftet wurden und die Actien auf den Cours 3½-procentiger Staatsschuldscheine fielen, war es eine der Börse sehr annehmliche Proposition, daß der Staat die Bahn von der Gesellschaft gegen 4-procentiges Papier übernehmen wolle. Wir haben an einem andern Orte die Staatsverwaltung gegen die Angriffe zu schützen gesucht, welchen ein solches Verfahren heutigen Tages ausgesetzt sein muß; denn früher beklagte es die allgemeine Meinung, daß der Staat sich die guten Eisenbahnen habe entgehen lassen, heute bricht sich die gesunde Ansicht Bahn, daß der Staat Unrecht daran thut, die Verwaltung zu übernehmen. Wenn erst sowohl die öffentliche Meinung, als die Regierung auf diesen Standpunkt mit Entschiedenheit gelangt sein werden, dann wird man auch in dem Bestreben der Verwaltung, die von den Actionairen mit Rücksicht auf eine zukünftige hohe Rente gebaute Bahn, eben dieser guten Aussicht wegen, unter für den Fiscus günstigen Bedingungen an den Staat zu bringen, das fiscalische Vermögen auf Kosten des Eigenthums der Privaten zu verbessern, eine schwere Verirrung sehen. Indessen war das mit der Niederschlesischen Gesellschaft abgeschlossene Geschäft, vom damaligen fiscalischen Standpunkte aus, mit den Anforderungen der strengsten Gerechtigkeit vereinbar, weil die Actionaire mehr bekamen, als sie an der Börse bekommen konnten, man das Eigenthum der jetzigen Actionaire nach den herrschenden, aus Börsen-Anschauungen entlehnten Begriffen, verbesserte, es nicht entwerthete.

Der Aneignung der Niederschlesischen Bahn folgten viele Versuche, auch andere Bahnen zu erwerben, welche unter gleichem Drucke schwerer Anfänge litten, diesen Versuchen trat die glückliche Engherzigkeit eines vor dem wachsenden Staatsschulden-Etat besorgten Finanzministers entgegen und ein nicht minder glücklicher Kopf machte nun die Entdeckung „der Königlichen Verwaltung", als Mittel zur Arrondirung

der Centralgewalt in Eisenbahn-Angelegenheiten, ohne Ankauf der Bahnen. Das Actien besitzende Publicum kann sich freilich von der Idee nicht losmachen, daß auch jetzt die Königl. Verwaltung nur Vorläufer des Ankaufes sein solle. Die außerordentlich blühende Oberschlesische Eisenbahn-Gesellschaft hatte sich inzwischen nicht allein in zu viele Bauten verwickelt, sondern sie wurde auch durch Concurrenz-Bahnprojecte, besonders das der Bahn auf dem rechten Oberufer, bedroht, denen gegenüber sie nur die Wahl zu haben glaubte, ob sie geopfert werden oder sich selbst opfern sollte und nachdem sie sich so in der That in Projecten verfahren hatte, deren Abwendung allein sie retten konnte und nachdem der Verlust des Österreichisch-Galizischen Verkehrs ihre Actionaire in ähnlichem Maaße beängstigt hatte als die Cosel-Oderberger, verstand sie sich zu einer Übergabe ihrer Verwaltung an den Staat unter Bedingungen, welche man im Kriege Ergebung auf Gnade oder Ungnade nennen würde. Eine Kritik zu üben liegt uns hier fern, unsere Ansichten sind zu bekannt, als daß wir sie auszusprechen brauchten, wir weichen nur eben im Principe von der Staatsverwaltung ab. Wir wissen auch nicht, daß die Börse bei dieser Angelegenheit eine mit altväterischen Begriffen unvereinbare Rolle gespielt hätte und müssen sogar anerkennen, daß die Actionaire der Oberschlesischen Bahn größere Ursache hatten, Vertrauen zu der Staatsverwaltung zu haben, als irgend eine andere Körperschaft, da der Staat bei der Rente dieser Bahn als alter Theilhaber des Geschäfts ganz außerordentlich interessirt ist. Die Resultate dieser Verwaltung mußten, bei den Hülfsmitteln des Unternehmens, der Staatsverwaltung überall wieder Vertrauen zuwenden, ein Vertrauen, welches die Übernahme der Geschäfte eines der unglücklichsten Institute, der Steele-Vohwinkeler Bahn, aus den Händen eines landflüchtigen Gesellschaftsbeamten, ebenfalls etabliren sollte. Haben demnach die Actionaire der Oberschlesischen Bahn vielleicht weniger Ursache mit ihrem Loose unzufrieden zu sein, so hätten wir gewünscht, daß in jener Angelegenheit ganz einfach das wahre Staats-Interesse geltend gemacht wäre und daß man nicht eine Nothwendigkeit zur Unterdrückung der Privat-Direction in politischen Antecedentien eines Mitgliedes gesehen hätte, das weder Steuerverweigerer war, noch in Stuttgart tagte und dessen geschätzte Dienste sich der Staat in der Direction der Oberschlesischen Bahn nachmals gesichert hat. Wir bedauern es, wenn der Verwaltungsrath die bedingungslose Übergabe des ihm anvertrauten Gutes durch Mißtrauen gegen die Direction mo-

tivirte, welche zu ändern in seinen Befugnissen, also in seiner Pflicht gelegen haben würde, ohne daß er deshalb alle Interessen der Gesellschaft in fremde Hände zu legen brauchte.

Nun blieb von der Berlin-Wiener Bahnlinie nur noch die Cosel-Oderberger als selbstständiges, sehr unbequemes Mittelglied zwischen der Preußischen und der Österreichischen Verwaltung über, dessen Beseitigung jeder Preußische Handelsminister angestrebt haben würde, der das System der Staats-Eisenbahn-Verwaltung vorgefunden hatte und auszubauen für nöthig fand. Was wir also hier zu tadeln haben, das soll nur die Verderblichkeit des Systems in einer so verderbten Zeit, wie die unsrige, zeigen.

Die Verlegenheiten der Cosel-Oderberger Bahn, hervorgegangen aus einer Abnahme des Verkehrs, kostspieligen Bauten und daraus hervorgegangenen Geldverlegenheiten, hatten natürlich dem unglücklichen Publicum die Augen geöffnet, welches eine momentane Rente capitalisirt und Actien über Hals und Kopf bezahlt hatte, welche daran zu stehen schienen zum letztenmale Dividende zu zahlen — wenn gleich der Regierungs-Commissar im Augenblicke der Beschlagnahme der bereits verdienten Dividende anerkannte, daß die Sache so hoffnungslos nicht war. Hoffnungslos kann sie auch in der That nur werden, wenn ohne Rücksicht auf die Interessen der Actionaire das geschieht, was zur Vollendung und vollkommensten Ausrüstung der Bahn wünschenswerth sein, aber doch vielleicht erspart oder hinausgeschoben werden mag, und wenn nur das vereinnahmt wird, was der vorgeschriebene Tarif einmal bringt, keineswegs aber wenn eine umsichtige Privat-Direction nach Zeit und Gelegenheit sich durchhilft, wie sie es vor den Eigenthümern der Bahn verantworten und mit der öffentlichen Sicherheit verträglich machen kann, wenn die Bahn so gut ausgebeutet wird, als Actien-Gesellschaften dazu ein Recht und Privat-Directionen dazu Betriebsamkeit haben. Genug, die Actionaire waren mit Recht beängstigt; Schlesien, früher von den wahren Verhältnissen der Bahn unterrichtet, hatte andern Provinzen die kostbare Capital-Anlage überlassen, deren Insassen minder gut auf der Landkarte Bescheid wußten, ein Publicum, das sich sogar früher beeifert hatte in Erwartung des ungehinderten Fortflusses der Einnahmen, das Actien-Capital zu verdoppeln, bei welchem Publicum denn der Aufruf eines Comités an die von Gewissensbissen geplagten Actionaire, zur Wahrung ihrer Interessen, ein Echo finden mußte. Das Comité (wiewohl aus gewiegten Börsenmännern bestehend) wußte,

fern vom Orte, wo allein geholfen werden konnte, keinen besseren Rath, als, bevor noch Jemand daran dachte, daß den Actionairen die Dividende, für das Jahr 1856 streitig gemacht werden könnte, auf eine außerordentliche General-Versammlung anzutragen und dem Staate die Verwaltung der Bahn — freilich unter Bedingungen anzubieten, von denen man sich vorhersagen mußte, daß sie nicht angenommen werden würden. Zur Übernahme der Verwaltung zeigte sich der Staat geneigt, die Genehmigung der Bedingungen wurde vom Regierungs-Commissarius, der anscheinend mit dem Comité nicht verhandelt hat, bezweifelt, die General-Versammlung vom 26. März 1857 aber wurde durch eine bis dahin noch nicht zur Kenntniß der Direction gebrachte Aufdeckung der Gebrechen der Gesellschaft, durch die Nachricht, daß für 1856 keine Dividende vertheilt werden solle und daß auch so leicht keine zu erwarten sei, durch den Nachweis eines noch erforderlichen Geldbedarfes, der ohne Regierungs-Genehmigung nicht zu beschaffen war, überrascht und die General-Versammlung ertheilte drei Berliner Actionairen (zwei der bedeutendsten Männern der Berliner Börse und einem erfahrenen Berliner Rechtsanwalte) Vollmacht, mit dem Staate einen Vertrag wegen Übernahme der Bahnverwaltung zu schließen.

Dieser Act war in jeder Beziehung illegal. Abgesehen von dem Bedenken, daß von diesem Schritte, welcher die Aufhebung der Statuten in sich schließen sollte, in der Einladung zur General-Versammlung nichts gesagt war, was denn auch zur Berufung einer neuen General-Versammlung führte, lag in dem Auftrage eine Abweichung von den noch nicht abgeänderten Statuten, der Beschluß war also statutenwidrig. Nach § 40 des Statuts der Gesellschaft vom 26. Februar 1844 (Ges.-Samml. § 127) hat nur das Directorium das Recht, die Gesellschaft nach außen zu vertreten und die Beschlüsse der General-Versammlung in Ausführung zu bringen, das Statut war noch nicht geändert, mithin war das Mandat ungültig und mit den Mandataren durfte nicht verhandelt werden. Es wurde aber mit diesen Bevollmächtigten nicht allein verhandelt, sondern auch der in der Gesetz-Sammlung von 1857 pag. 428 abgedruckte Vertrag so bestimmt verabredet, daß zwei Tage vor dessen Berathung in der General-Versammlung (diese wurde am 22. April zu Ratibor abgehalten) unterm 20. April eine Königl. Cabinets-Ordre extrahirt und vollzogen wurde, welche die Einsetzung einer Königl. Verwaltung anordnete. Der Vertrag enthielt die Bestimmung, daß die Gesellschafts-Vorstände sich auflösen sollten,

daß die einzusetzende Königl. Direction an die Stelle des Directorii und Verwaltungsrathes treten, daß das Gesellschafts-Statut für die Dauer des Vertrages außer Kraft bleiben solle. Die Auflösung des Directorii, die Einsetzung der Königl. Verwaltung geschahen sofort am 22. April 1857, ohne daß die Prüfung der Legalität der Beschlüsse der General-Versammlung und die Königl. Bestätigung derselben als Statutveränderung abgewartet worden wäre, indem auch hierauf der Vertrag Rücksicht genommen hatte. Dennoch ist derselbe ungültig und die auf dessen Grund eingesetzte Königl. Verwaltung hat keinen formell gültigen Rechtstitel. Abgesehen nämlich davon, daß auch die Einladung zur General-Versammlung vom 22. April 1857 gar keine Andeutung darüber enthält, daß in derselben die Aufhebung des ganzen Statutes beschlossen werden solle, indem als Gegenstand der Berathung und Beschlußnahme nur angegeben ist:

> die Übertragung der gesammten Verwaltung und des Betriebes des Unternehmens der Wilhelmsbahn-Gesellschaft an den Staat und Genehmigung des dieserhalb mit dem Staate abzuschließenden Vertrages;

so ist der Vertrag von keinem legitimirten Organe der Gesellschaft geschlossen, was bei Prüfung des Vertrages im Cabinet so gut hätte auffallen können, als es den Verfasser auf den ersten Blick bedenklich machte. Denn, wie bemerkt, enthält das Gesellschaftsstatut die ausdrückliche Bestimmung, daß die Ausführung der Beschlüsse der General-Versammlungen und die Schließung von Verträgen Sache des Directorii ist. Es gab kein anderes Gesellschafts-Organ, das einen Vertrag gültig für die Gesellschaft vollziehen, deren Firma hätte zeichnen können, als eben das Directorium. Die Abänderung des Statuts, welche man beabsichtigte, um zum Ziele zu gelangen, war ohne vorherige Königl. Genehmigung wirkungslos, mithin war am 22. April 1857 nur das Directorium zur Abschließung des Vertrages befugt, jedem anderen fehlte die Legitimation dazu, und dieses Directorium löste man auf, statt durch dasselbe den Vertrag vollziehen zu lassen. Ja noch mehr, man hat unbegreiflicher Weise den Vertrag durch den Verwaltungsrath vollziehen lassen, den man eben gewählt hatte, um der Gesellschaft den im Vertrage vorbehaltenen Beirath zu geben, ohne daß man auch nur in dem die Statuten abändernden und ergänzenden Vertrage diesem Verwaltungsrathe irgend die Befugniß beigelegt hätte, Verträge für die Gesellschaft

zu schließen. Zweck des Verwaltungsrathes ist nach § 3 nur, der Gesellschaft eine Mitwirkung bei Ausführung von Bauten und bei Leitung des Unternehmens zu gewähren. Das Recht, Verträge zu schließen und die Gesellschaft nach Außen zu vertreten, ist § 2 der Königl. Direction ausschließlich zugelegt. Man hat sogar durch dieses in der That nutzlos schnelle Vorgehen (wobei in bedenklicher Weise die Allerhöchste Bestätigung solcher Verwaltungsmaßregeln als gewiß und im Voraus gesichert gezeigt worden war) sich aller Mittel beraubt, die Sache je wieder formell in Ordnung zu bringen, indem die Rechtscontinuität aufgehoben und Niemand mehr legitimirt ist, eine General-Versammlung zum Zwecke der Wahl von Repräsentanten mit statutenmäßigen Befugnissen zu berufen. Es ist dieser Mangel an Voraussicht um so befremdlicher, als es nicht an einem lehrreichen Präcedenzfalle fehlte. Gleich der Cosel-Oderberger General-Versammlung hatte im Jahre 1846 eine gehörig berufene General-Versammlung der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft die Übertragung der Verwaltung der Bahn unter Bedingungen, welche den Actionairen damals sehr vortheilhaft schienen, an die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft beschlossen. Das Directorium der ersteren verweigerte die Vollziehung des Vertrages, dessen kleinstes Detail ihre Actionaire genehmigt hatten, ja die Berufung einer neuen General-Versammlung und das Handelsministerium verwies (unter dem Finanzminister v. Duisberg) die Berlin-Potsdam-Magdeburger Gesellschaft zum Rechtswege, dieselbe zog es jedoch vor, sich unter Bedingungen zu vergleichen, die der Magdeburg-Halberstädter Gesellschaft die größten Vortheile brachten.

Wir beklagen bei diesem Hergange aber weniger die formelle Rechtsverletzung, welche wir bemerkbar machen mußten, als daß man sich die Verwaltung der Bahn von der Börse antragen und überantworten ließ; denn so sehr auch an der Erlangung dieser Verwaltung gelegen sein mochte, so glaubt doch der Verfasser, es an einem andern Orte klar gemacht zu haben, daß es ein ganz gleich berechtigtes Geschäft der Börsenmänner ist, aus dem Sinken der Papiere Vortheil zu ziehen, als aus ihrem Steigen. Es ist bekannt, wie leicht jedem Banquier große Massen fremden Papieres zugänglich sind, um damit in den General-Versammlungen zu wirken, zumal wenn die Umstände zu einem Nothrufe Veranlassung geben, welcher die beängstigten Actionaire unter irgend eine ihnen zum Sammelpunkte angewiesene Fahne rufen; es ist aber auch eben so bekannt, wie selbst Ankäufe von Cassenstücken

die Course befestigen und daß gleichzeitig zehnmal so viel Actien auf Lieferung verkäuflich sind, als Jemand zur Beherrschung einer General-Versammlung gebraucht. Die Besorgniß muß also sehr nahe liegen, daß das Bestreben der Staats-Verwaltung, Privatbahnen in Verwaltung zu nehmen, Speculationen hervorrufen kann, welche in demselben Augenblicke dem Publicum noch große Verluste bereiten, in dem schon im gebietenden Interesse des öffentlichen Wohls ein vernichtender Act gegen seine Interessen vorbereitet werden muß, wovon die Häupter der Börse stets früher unterrichtet sind, als jeder andere, was zu hindern dem gewaltigsten Minister nicht gelingen kann. Es würde jedes so nothwendige und in Preußen so glücklich erhaltene und so sehr begründete Vertrauen zwischen Regierung und Regierten erschüttern, wenn dergleichen auch nur für möglich gehalten würde. Deshalb glauben wir besonders darauf aufmerksam machen zu müssen, daß es nicht zu billigen war, die Dienste, welche die Börse anbot, anzunehmen. Kein mit den Börsenverhältnissen Vertrauter wird glauben, daß unter solchen Umständen der Unterhändler so thörigt gewesen wäre, eine einzige der Actien zu behalten, welche er etwa besessen hätte, Jedermann wird glauben, daß er eine große Summe derselben schuldig wurde und um so mehr verdiente, je tiefer der Cours gedrückt wurde. Es liegt das einmal im Geschäft, das keine irdische Gewalt tugendhafter zu gestalten vermag und das die Börse durchaus nicht für verwerflich hält. Aber die Regierung hüte sich, diesem Treiben die Hand zu bieten, ja auch nur die gebotene Hand anzunehmen.

Die Grundsätze, welche das Handelsministerium in der Cosel-Oderberger Sache entwickelt hatte, entbehren nicht aller innern Begründung, wie vom Verfasser vielfach anerkannt, ja nachgewiesen ist. Die Statuten haben den kaufmännisch unbestreitbar richtigen Grundsatz nicht vollständig beachtet, daß bei Ziehung der jährlichen Bilanz die Abnutzung der im Gebrauche befindlichen Gegenstände durch reichliche Abschreibung (Reservelegung) in Anschlag gebracht werden muß. Es ist durchaus nicht zu verkennen, daß daraus Verlegenheiten für das Ministerium entstehen müßten, wenn es keine Mittel in der Hand hätte, die Gesellschaften zur gehörigen Unterhaltung der Bahnen zu zwingen, daß dann der Staat in Gefahr kommen würde, ruinirte Bahnen im öffentlichen Interesse mit Opfern übernehmen zu müssen, nachdem die Actionaire das Capital in Form von Dividenden verzehrt hätten. Eine weitere Erwägung der Frage, ob nicht vorbeugende Maßregeln ge-

troffen werden könnten, zu deren Feststellung neue in der Berathung begriffene Statuten Veranlassung gaben, und der Umstand, daß das Handelsministerium bei einer großen Privat-Gesellschaft, ungeachtet auch deren Statut dem anscheinend widersprach, das in Anwendung sah, was es erstrebte, führte zum **Erlaß des Rescripts vom 27. Januar 1858 über die Behandlung der Reserve- und Erneuerungs-Fonds**, welches sehr verschiedene Beurtheilung erfahren hat. Wenn sich der Verfasser zur Zahl der Gegner bekennt, so bemerkt er vorweg, daß er damit keiner leichtfertigen Dividendenwirthschaft das Wort reden will, daß er nicht allein dadurch in seiner Ansicht geleitet wird, daß ihm die Treue verbriefter Rechte heilig ist, daß er das Rescript mit den bestehenden Gesetzen nicht in Einklang zu bringen weiß, sondern auch weil er nicht glaubt, daß auf dem eingeschlagenen Wege der beabsichtigte Zweck erreicht werden kann, sondern vielmehr fest überzeugt ist, daß damit der leichtsinnigen Verschleuderung der Reserven Thür und Thor geöffnet wird. Zur Begründung dieser Ansicht ist eine Kritik des Rescriptes nöthig, dessen wesentlicher Inhalt dahin geht:

Es sei nöthig, deducirt dasselbe, Reserven zu legen für außerordentliche Ausgaben aller Art und für Unfälle, wozu es genüge, jährlich $\frac{1}{10}$ Procent des Anlage-Capitals zurückzulegen, wenn nicht etwa eine Bahn große, bedeutenden Beschädigungen ausgesetzte Bauwerke haben sollte. Außerdem müsse zurückgelegt werden ein Äquivalent des Verschleißes, welcher durch Abnutzung der Betriebsmittel (Maschinen und Wagen) und der Schienen und Schwellhölzer fortwährend entsteht und es müsse daher ein Fond für Erneuerungen gebildet werden. Für Erneuerung der Schienen und Schwellen würden in der Regel 3 Procent des auf den Oberbau verwendeten Capitals genügen, wiewohl bei Doppelgeleis und besonders starkem Oberbausysteme auch eine geringere Rücklage zugelassen werden könne. Für Wagen und Maschinen seien 5 Procent des Anschaffungscapitals zurückzulegen. Zum Erneuerungs-Fond sollten die Zinsen des zurückgelegten Capitals fließen. Vor Zulassung einer Dividende für das Jahr 1857 sollten die Gesellschaften nachweisen, wie weit ihr angesammelter Reservefond diesen Anforderungen genüge, wenn man sie auf die Vergangenheit anwende und diejenigen Gesellschaften, welche darin etwas versäumt, sollten angehalten werden, dieses binnen 5 Jahren durch Verkürzung der Dividenden nachzuholen. Dann bestimmt das Rescript noch, es sei stets der Nachweis zu führen, wie demselben nachgekommen, und es sei deshalb die Ge-

nehmigung des Ministers stets abzuwarten, bevor für das betreffende Betriebsjahr mit der Festsetzung und Auszahlung einer Dividende vorgegangen werden dürfe. Das Bedenken, welches der entgegenstehende Inhalt aller Statuten erregen muß, wird durch den wörtlich also lautenden Passus des Rescripts beseitigt:

> In den Statuten der meisten Eisenbahn-Gesellschaften wird allerdings die Bildung eines Erneuerungsfonds nicht ausdrücklich vorgesehen, auch darin für den Reservefond, welcher nach der früheren Ausdrucksweise den Erneuerungsfond mit in sich begreift, ein Beitragsmaximum bestimmt, welches häufig den, aus den laufenden Betriebs-Einnahmen nicht bestrittenen durchschnittlichen Jahresbedarf für die Erneuerung der Bahn mit Zubehör, mithin die Höhe des vorgekommenen Verschleißes nicht erreicht. Es unterliegt jedoch keinem Bedenken, daß auch diese Eisenbahn-Gesellschaften sich den für die Zwecke der Erneuerung nöthigen höheren Rücklagen nicht entziehen können, indem nur der, nach Abrechnung des statt gefundenen Verschleißes verbleibende Theil des Betriebs-Überschusses den Rein-Ertrag einer Eisenbahn ausmacht, die Verwaltungen der Eisenbahn-Gesellschaften aber niemals mehr, als den wirklich erzielten Reinbetrag, als Dividende an die Actionaire vertheilen dürfen.

Dieses Rescript stellt, wie es selbst anerkennt, abweichend von den Statuten der meisten Eisenbahn-Gesellschaften — wir müssen aber hinzusetzen: aller — folgende Normen auf: zunächst die, daß der Verschleiß von der Rein-Einnahme vorweg in Abzug gebracht werden soll, also den alten kaufmännischen Grundsatz der Abschreibung bei Ziehung der Jahres-Bilanz; dann Normen für den künftigen Haushalt der Gesellschaften, welche auf angebliche technische Erfahrungen gegründet werden; demnächst das Verlangen, das bei wörtlicher Beobachtung der Statuten und bei einer völlig andern, wenigstens berechtigt gewesenen Haushaltung im Sinne des Rescriptes versäumte, auf Kosten der fünf künftigen Jahresdividenden nachzuholen, ja es wird den Gesellschaften der durch ihre Bücher gar nicht mehr zu führende Beweis aufgebürdet, daß oder wie weit sie das nicht vorherzusehende Rescript schon bisher befolgt hätten; endlich aber wird hier zum ersten Male unumwunden gefordert, daß keine Dividende ohne ministerielle Genehmigung festgesetzt werden dürfe. Die Eisenbahn-Commissariate müssen deshalb auch Vorschläge der Directionen erfordern, die gar nicht competent sind, den

Verwaltungsräthen vorzugreifen; dieſen wird die Rechnung erſt mit der miniſteriellen Entſcheidung über den nachgelaſſenen Dividendenſatz, der eigentlich ein ſich aus der Bilanz von ſelbſt ergebendes Rechnungs-Exempel ſein ſollte, vorgelegt; die Verwaltungsräthe wiſſen, daß die Directoren verhindert werden, Beſchlüſſe auszuführen, welche von der Beſtimmung des Miniſters abweichend ſind; die Zeit iſt dann da, wo die Actionaire Dividende erwarten, jeder Actionair iſt um den Cours der Actien bekümmert, der auf den Schreckensruf zum Weichen kommt: Die Dividende iſt beanſtandet! Die Verwaltungsräthe wiſſen, daß jeder Widerſtand fruchtlos iſt; das ſtatutenmäßige Recht der Verwaltungsräthe wird alſo factiſch in Reſignation begraben und es iſt nicht allein bloße Theorie, daß jetzt das Miniſterium die Dividenden der Geſellſchaften nach freiem Ermeſſen beſtimmte, ſondern dieſe Umkehrung des Rechtsverhältniſſes iſt zur vollendeten Thatſache geworden. Folgen wir deshalb jenen Beſtimmungen Schritt für Schritt und weiſen wir die Widerſprüche nach, welche darin liegen gegen Geſetz, Statuten, Erfahrung und gute Haushaltung.

Der erſte Widerſpruch, der uns entgegentritt, iſt, daß das Handelsminiſterium bei Aufſtellung ſeines Budgets im Staatshaushalt-Etat, die von ihm ſo feierlich, noch jüngſt in der Abgeordneten-Verſammlung verkündeten und aufrecht erhaltenen Grundſätze nicht befolgt, daß es gar keinen Erneuerungs-Fond für die Staats-Eiſenbahnen bildet, und ſomit Überſchüſſe derſelben in Rechnung ſtellt, welche durch den nicht veranſchlagten Verſchleiß abſorbirt werden.

Sodann aber iſt das Geſetz ganz klar und duldet durchaus keine künſtliche Interpretation. Das Geſetz vom 9. November 1843 über die Actien-Geſellſchaften (Geſ.-S. pag. 345) verlangt Nr. 2 und 4, daß der Geſellſchafts-Vertrag die Grundſätze enthalten muß, nach welchen die Bilanz aufzunehmen iſt. Dieſem Verlangen ſind alle Geſellſchaften in ihren Statuten nachgekommen, und es iſt aus den mit dem Handelsminiſterio deshalb gepflogenen Verhandlungen nachzuweiſen, daß man die Grundſätze, nach denen der Reſerve-Fond zu bedenken und der Reinertrag feſtzuſtellen iſt, als die Grundſätze angeſehen hat, nach denen die Bilanz aufzunehmen iſt, auch zeigt das der Wortlaut aller Statuten. So ſagt, um nur ein Beiſpiel anzuführen, das ganz präciſe gefaßte Statut der Cöln-Mindener Geſellſchaft vom 18. December 1843 (Geſ.-S. von 1844 pag. 21) § 16:

I. Aus dem aufkommenden Ertrage werden zunächſt

a) die Verwaltungs-, Unterhaltungs- und Betriebskosten, mit Einschluß der für Erneuerung des Oberbaues und des Betriebs-Materials erforderlichen Beträge,

b) die Zinsen für die etwa zu machenden Anleihen 2c.

entnommen.

II. Von dem hiernächst verbleibenden Ertrage wird jährlich eine, mit Zustimmung des Königl. Finanzministerii, auf den Antrag der Direction vom Administrations-Rathe festzusetzende Quote zur Bildung eines Reserve-Fonds für außerordentliche und nicht vorherzusehende Fälle vorweg entnommen. Der Bestand desselben darf nur in Folge eines der Genehmigung des Königl. Finanzministerii unterliegenden Beschlusses des Administrations-Rathes über 3 Procent des Actien-Capitals erhöht werden.

III. Der nach Abzug der Beträge sub I. und II. sich ergebende Rest bildet den Reinertrag.

Hiernach bedarf es also nur der Staats-Genehmigung, wenn der Reserve-Fond mit mehr als 3 Procent bedacht werden soll, und ähnlich enthalten alle Statuten die Vorsorge, daß nicht über ein gewisses Maß Reserve gelegt werden soll. Die Gesellschaften sind in Beziehung auf Bestimmung des zum Reserve-Fond fließenden Procentsatzes, wenn sie sich innerhalb des Minimal- und Maximalsatzes bewegen, nicht nur nicht beschränkt, sondern die Staats-Einwirkung ist dabei sogar in den meisten Statuten ausgeschlossen, indem darin diejenigen Beschlüsse namhaft gemacht sind, welche der Staats-Genehmigung bedürfen und welche nicht, und indem die Festsetzung der Reserve und Dividende überall ausdrücklich zu denjenigen Befugnissen des Verwaltungsrathes gezählt ist, bei welchen derselbe keiner Staats-Genehmigung bedarf. Den Gesellschaften ist im Gesetze auch der stärkste Zügel angelegt, welcher der Vertheilung zu hoher Dividenden angelegt werden konnte, es bedroht sie mit Concessions-Entziehung.

Wollen wir auch zugeben, daß man bei Entwerfung und Genehmigung der Statuten von wirthschaftlich und kaufmännisch falschen Grundsätzen über die Art, wie die Bilanz aufzunehmen, ausgegangen sei, so würde daraus doch nicht folgen, daß der Handelsminister befugt sei, mit einem Federstriche die vom Könige sanctionirten Statuten zu streichen, die bestehenden Gesellschafts-Privilegien zu vernichten. Es läßt sich wahrlich auch aus dem kaufmännischen Gesichtspunkte nicht rechtfertigen, daß an die Actionaire während der Bauzeit Zinsen —

bald 4, bald 5 Procent — gezahlt und als Anlage-Capital verrechnet sind, aber es war das ein statutenmäßiges Privilegium, an dem nicht zu rütteln war, obgleich niemand behaupten wird, daß, wenn man auf den Bau eines Hauses 20 Jahre verbringt und Zins und Zinses-Zins die Höhe des Baucapitals erreichen, das Haus deshalb den doppelten Werth hätte. Es könnte auch einmal Scrupel erregen, ob der Verlust von ¼ bis 20 Procent, welchen eine Gesellschaft bei Unterbringung ihrer voll einzulösenden Prioritäten erlitten, in der Bilanz als Baucapital figuriren dürfe. Auch wird niemand behaupten wollen, daß das Geleis der Gesellschaften, die dasselbe mit Hülfe einer Anleihe zum zweiten Male angelegt, den doppelten Werth habe. Entdeckungen dieser Art könnten deshalb mit ungleich größerem Rechte einmal die Beschlagnahme der Dividende einer gut rentirenden Eisenbahn bewirken. Wenn einer Gesellschaft das Privilegium ertheilt wäre, ihr ganzes Anlage-Capital zu verzehren, so ließe sich dagegen nichts im Wege des Zwanges machen. Die Directoren, welche in der Regel überhaupt nur ihrem Verwaltungsrathe in statutenmäßig zu deren alleiniger Cognition, mit ausdrücklicher Ausschließung der Staats-Genehmigung, gehörenden Angelegenheiten zu gehorchen haben, machen sich dritten Personen, die Regierung mit inbegriffen, nach § 20 und § 17 Absatz 1 des Gesetzes vom 9. November 1843 nur verantwortlich, wenn sie das statutenmäßige Grundcapital durch Rückzahlung an die Actionaire verkleinern, wohin man die Aufnahme einer fehlerhaften Bilanz nicht einmal rechnen könnte, gewiß aber nicht eine den Bestimmungen des Gesetzes vom 9. November 1843 genau entsprechende. Dasselbe verweist die Grundsätze, nach denen die Bilanz aufzunehmen und die Dividende zu bestimmen ist (§ 2 Nr. 4 und 17 Absatz 2), in das Statut, und jedes Gesellschafts-Statut enthält auch die in dieser Hinsicht zu befolgenden Grundsätze.

Die frühere Staats-Verwaltung hat auch ebensowohl als die heutige gewußt, daß der Kaufmann abschreiben und den Verschleiß gehörig berücksichtigen muß, sie hat die triftigsten Gründe gehabt, den Gesellschaften keine zu schweren Fesseln anzulegen, ja ihnen günstige Privilegien zu ertheilen, auf deren Aufrechterhaltung daher mit derselben Entschiedenheit zu halten ist, womit wir überhaupt Recht und Gerechtigkeit in unserm Lande zu fordern — für eine verzeihliche Dreistigkeit halten.

Die auf der Hand liegenden Gründe sind, daß der Bau der Ei-

senbahnen eben so unmöglich gewesen wäre, wenn man den Actionairen keine Zinsen während der Bauzeit gestattet hätte, als wenn man verlangt hätte, daß sie in den ersten Betriebsjahren die volle Abnutzung aus den Einnahmen zurücklegen sollten, abgesehen davon, daß man darüber weder damals noch heute genügende Erfahrungen hatte. Gewiß ist es vielmehr, daß die besten Unternehmungen in den ersten Jahren keine genügenden Zinsen bringen, weshalb man sich sogar genöthigt gesehen hat, einer ungebührlichen Verlängerung des Begriffs der Bauzeit nachzusehen. Die Schenkung, welche etwa der Staat als künftiger Eigenthümer der Bahnen den Actionairen damit gemacht haben möchte, ist eben so gerechtfertigt, als die der Aachen-Düsseldorfer und Aachen-Crefeld-Ruhrorter Bahn gewährte Zins-Garantie und die Garantie, welche für die Schulden der Rhein-Nahe-Bahn in Anspruch genommen wird.

Man wußte sehr wohl, daß der Verschleiß seine Grenzen haben müsse, wenn streng auf Beobachtung des Gesetzes vom 3. November 1838 über die Eisenbahn-Unternehmungen gehalten wird, wonach

> § 24 die Gesellschaft verpflichtet ist, die Bahn nebst den Transport-Anstalten fortwährend in solchem Stande zu erhalten, daß die Beförderung mit Sicherheit und auf die der Bestimmung des Unternehmens entsprechende Weise erfolgen könne, sie kann hiezu im Verwaltungswege angehalten werden.

Auch der Handelsminister hat sich zur Rechtfertigung des Rescripts auf diese Bestimmung berufen, die aber nicht so weit geht, daß auf Verwaltungswege die Reinerträge in Beschlag genommen werden können, um daraus einen Fonds für künftige Unterhaltung zu bilden, sondern nur das Recht giebt einzuschreiten, wenn in der Unterhaltung irgend etwas vernachlässigt ist. Eine Reserve für Unglücksfälle ist aus jener Gesetzstelle überhaupt nicht herzuleiten, sie kann nur auf Grund der Statuten, nicht aus irgend einem gesetzlichen Grunde gefordert werden. Maschinen und Wagen lassen sich in steter Aufsicht halten, sie werden nicht über Nacht unbrauchbar und es macht gar keine Schwierigkeit, wenn man sich nur um die Sache bekümmert, darüber zu wachen, daß alle Maschinen und Wagen stets im brauchbaren Zustande erhalten und daß für jedes im Laufe der Jahre unbrauchbar werdende Stück sogleich ein neues von der Gesellschaft angeschafft werde; dazu reichen die Einnahmen aller solventen Gesellschaften aus, und es kann ein allgemeiner Verfall des baulichen Zustandes der Betriebsmittel

nur eintreten, wenn die Beamten, denen die tägliche Beaufsichtigung der Gesellschaften obliegt, dieselbe vernachlässigen und erst bei Gelegenheit einer Dividenden-Vertheilung oder vorkommender, die öffentliche Aufmerksamkeit erregende Unfälle daran denken, die Betriebsmittel einer Bahn zu revidiren, oder wenn sie sich gar nicht darum kümmern, ob für ausrangirte Stücke neue eingestellt werden. Dann bleiben nur noch die Schienen übrig, in Ansehung deren wir allerdings die kläglichsten Erfahrungen gemacht haben, weil unverantwortliche Fehler beim Baue begangen und bei Genehmigung der Baupläne entweder übersehen oder gar befohlen waren. Die Schienen und Schwellhölzer der älteren Gesellschaften haben deshalb fast durchweg nach ganz kurzer Zeit weggeworfen werden müssen. Das ist aber ein überwundener Standpunkt, und die Gesellschaften, welche von Hause aus verständig gebaut haben, können nicht wie die irregeführten behandelt werden. Es hieße das so viel, als: weil es Diebe giebt, müssen ehrliche Leute eingesperrt werden. Die für Umbau der alten Geleise ausgegebenen Summen sind entweder aus den früheren Einnahmen der heimgesuchten Gesellschaften oder durch Vermehrung ihres Anlage-Capitals beschafft, und es ist eine durchaus falsche und unnachweisbare Annahme, daß bei einem guten Oberbau-Systeme je der Zeitpunkt eintreten könne, daß die Bahn mit einemmale, wie es bei schlecht gebauten Bahnen vorgekommen, für unbrauchbar und unsicher erklärt werden müßte. Die Schienen-Auswechselungen müssen auf jeder Bahn bis zu einem gewissen Zeitpunkte häufiger werden, bis sich auch darin eine constante Etatssumme herausstellt. Die jetzt liegenden Schienen derselben Bahn sind zu so verschiedenen Zeiten gelegt, von so verschiedener Güte, sie werden auf den Bahnhöfen und im Fahrgeleise, so wie auf den verschiedenen Verkehrsstrecken so verschieden angegriffen, daß schon dadurch die Gefahr gleichzeitig nothwendig werdender allgemeiner Erneuerung jetzt als beseitigt anzusehen ist. Man hatte daher, wenn man einen guten Bau voraussetzte und den hätte die sich auf denselben ganz unzweifelhaft erstreckende Staats-Aufsicht verbürgen sollen, vollkommenen Grund, die Schienen- und Schwellen-Erneuerung als eine Last des laufenden Betriebes, wie es das Cöln-Mindener Statut bestimmt, hinzustellen, und man sah, wie die Erfahrung ergiebt, mit Recht voraus, daß die Einkünfte der Bahnen sich mit der Abnutzung der Schienen vermehren, daß man im Stande sein werde, die ganze Bahn mit Hülfe der laufenden Einnahmen im fahrbaren und sicheren Stande zu erhalten. Die Unter-

nehmungen haben noch ganz andere Angriffe auf die Einnahmen tragen gelernt! Im Staats-Interesse hätte man also von Reserven ganz absehen können, und das erklärt allein die Genehmigung der Statuten, welche einen so geringen Procentsatz zur Reservelegung bestimmen. Einen Fehler beging man nur, wenn man den Gesellschaften vorschrieb, mit dem Reservelegen nicht über eine gewisse und zum Theil sehr eng gezogene Gränze hinwegzugehen. Darüber, daß diese Gränzen von vielen Gesellschaften überschritten sind, daß sie mehr Reserven gelegt, als ihnen gestattet ist, hat das Handelsministerium als Wächter der Statuten-Befolgung vielleicht mit Recht weggesehen. Wenn das auch nicht unbedenklich ist, weil es die dem Actionair gegebenen Verheißungen aus Nützlichkeitsgründen verletzt, so mögen wir es doch nicht tadeln, wenn die Verwaltungsräthe es billigen und die Actionaire, wenn auch nur durch ihr in den General-Versammlungen beobachtetes Stillschweigen, dazu ihre Zustimmung gaben. Aber daß ganz abweichend von den Grundsätzen, welche bei Genehmigung der Statuten und beim Erlasse der noch heute maßgebenden Gesetze befolgt sind, das Handelsministerium jetzt ganz neue, mit den Statuten unvereinbare Grundsätze aufstellen und vorschreiben dürfe, daß es mit einer Berufung auf irgend einen kaufmännischen Grundsatz in Eigenthums-Rechte eingreifen und Eigenthumsgenuß suspendiren dürfte, das weicht doch von allem ab, was die Jurisprudenz und Administration bis jetzt als möglich statuirt haben.

Nehmen wir sodann die Ausführungen des technischen Gutachtens in Augenschein, welche durch jenes Rescript sanctionirt sind, so müssen wir stark an deren Haltbarkeit zweifeln. Die Reserve für Unfälle lassen wir bei Seite, die für größere Bauwerke ist nicht normirt, man würde sich diese Bauten, ihre muthmaßliche Haltbarkeit und Abnutzung also besonders betrachten müssen. Es muß nur wiederholt werden, daß Reserven dafür nützlich sein mögen, daß aber nur in den Statuten Gründe zur Abnöthigung von Reserven gesucht werden dürfen. In Betreff der Maschinen und Wagen muß es auffallen, daß obgleich Reserve nur für die Fälle gefordert wird und gefordert werden kann, daß Maschinen und Wagen ganz unbrauchbar werden, wonach auch der zurückzulegende Procentsatz (freilich mit einer ganz willkührlichen Voraussetzung über die Dauer) berechnet ist, dennoch gestattet wird, daß eine Menge von Reparaturen aus dem Erneuerungsfonds bestritten werden, welche während des Lebensalters der Maschine oder des Wagens offenbar mehrmals vorkommen müssen, ja daß sogar die Radreifen daraus erneuert

werden sollen, welche fast jährlich und in einem so bestimmten Verhältnisse zur täglichen Benutzung erneuert werden, also eine ganz regelmäßig wiederkehrende tägliche Reparaturlast bilden. Wir können wohl einen Sinn darin finden, wenn man aus freiem Antriebe (denn zu einer obervormundschaftlichen Anordnung fehlt jedes Recht) die sich immer gleich bleibenden Ausgaben möglichst gleichmäßig auf verschiedene Jahre zu vertheilen bestrebt ist; warum aber ein Jahr, das viel Verkehr, mithin auch viel Einnahme gehabt hat, die unmittelbarste Folge davon (die Radabnutzung) nicht tragen, sondern auf frühere oder spätere Erträgnisse der Bahn wälzen soll, das vermögen wir nicht einzusehen. Wir sagen, daß wir in jenem Bestreben wohl einen Sinn finden können, bestreiten aber, daß dieser Sinn der rechte, daß er ein haushälterischer ist. Gute Jahre müssen zu Ersparnissen benutzt werden, man muß auf dieselben so viele Ausgaben packen, man muß aus ihren Rein-Erträgen so viel Reserve legen, als irgend zulässig ist; dann hat man auch in schlechten Jahren denselben, oder doch einen nicht viel geschmälerten Zinsgenuß von seinem Capitale. Der Actionair muß mehr auf nachhaltige, sich gleich bleibende Rente sehen, als auf ungewöhnlich hohe; das hat der Handelsminister unsern Enkeln sichern wollen, aber die Grundsätze seiner Techniker führen zu entgegengesetzten Resultaten für Mitwelt und Nachkommenschaft.

Was nun die Schienen- und Schwellen-Erneuerung betrifft, so rechnet man einen Procentsatz der Kosten des ganzen Oberbaues als allgemeine Norm heraus, wobei zwar die jetzigen Erneuerungskosten ganz richtig veranschlagt sein mögen, aber das sehr sonderbare Resultat herauskommt, daß wenn eine Bahn ganz schlecht und wohlfeil hergestellt ist und deshalb eine baldige theuere Erneuerung bevorsteht, der zurückzulegende Procentsatz ein ganz geringer ist, wenn aber ganz solide, wir möchten sagen für die Ewigkeit und deshalb recht theuer gebaut sein sollte, ein unerschwinglicher Satz für die kaum merkliche Abnutzung aufzubringen sein würde. Zwar ist nachgelassen, in solchen Fällen Berücksichtigung der größeren Solidität eintreten zu lassen, wie auch anerkannt ist, daß Doppelgeleis eine geringere Abnutzung erleidet, als einfaches, man sollte meinen, ganz genau die halbe. Mit dieser Berücksichtigung ist aber nur nachgelassen, den Procentsatz geringer zu stellen, wenn eine längere als die Durchschnittsdauer der Schienen nachzuweisen ist, wobei der Nachweisende doch gar zu sehr den Überzeugungen des Ministeriis ausgesetzt ist, das sich den Nachweis führen lassen

will, keinesweges wird dadurch die Ungleichheit ausgeschlossen, daß wo Arbeitslöhne und Bettungsmaterial mehr kosteten, Ausgaben, die in Beziehung auf den Erneuerungsfonds nie wieder vorkommen, das Anlagecapital und der Procentsatz höher zu stehen kommen, als da wo wohlfeiler zu bauen war, Schienen und Schwellen aber bei der Erneuerung dasselbe kosten werden. Es ist nicht berücksichtigt, daß die Schienen zu einer Zeit 4½ Lst., ein Jahr darauf 11 Lst. pr. Ton kosteten, daß die Englischen Schienen früher eine beträchtlich niedrigere Steuer zahlten, als seit dem Jahre 1844, daß die Transportkosten veränderlich sind, während die zur Erneuerung zu verwendenden Schienen dasselbe Geld kosten sollen. Es ist noch weniger beachtet, daß wir gar nicht wissen können, was Schienen und Schwellen kosten werden, wenn es zur Erneuerung kommen muß. Welcher andere Techniker der Welt will die Schätzung des Ministerial-Technikers rechtfertigen, daß die muthmaßliche Dauer der Schienen 15 Jahr sei! Jeder Dilettant im Eisenbahnwesen weiß, daß es dabei auf die aller mannigfaltigsten Umstände ankommt und daß wir nur wissen, welche Fehler wir begangen und deshalb zu vermeiden haben, welchen Einfluß diese Fehler auf die Zerstörung der Schienen dieser oder jener Bahn gehabt haben, daß aber Niemand zu sagen weiß, wie lange eine Schiene halten wird, bei welcher alle bisher zur Sprache gebrachten Fehler vermieden sind. Es kommt dabei an auf Tragfähigkeit der Schiene, welche wieder ein Product ihrer Schwere (absoluten Widerstandskraft), der richtigen Vertheilung des Eisens auf Kopf, Steg und Fuß und der Güte des Materials ist. Es kommt dabei eben so wohl auf das Schienenprofil und darauf an, ob bei einem gegebenen Profile der Druck der Räder mehr oder minder gleichmäßig und auf mehrere Punkte vertheilt, oder der Schienenkopf einseitig angegriffen wird, welchen Widerstand die vorzugsweise angegriffenen Stellen leisten, also darauf, ob das Profil eine passende Lage der Theile der Paquete und ein gutes Auswalzen möglich machte. Es kommt auf die Schweißung der Schienen vor allen Dingen an, ob der Kopf eine feste Masse bildet, oder ob sich Lamellen und Platten abblättern. Es lassen sich in der That nahezu unvergängliche Schienen herstellen, der Weisheit unserer officiellen Techniker, nebst der Kurzsichtigkeit der Directionen, die Wohlfeilheit der Güte vorziehen, ihren Ruhm im Zuschlage an den mindest Mindestfordernden suchen, ist es zuzuschreiben, daß wir eine klägliche Musterkarte der vergänglichsten Schienen vor uns sehen. Dann ist beim Oberbaue entscheidend: Befestigung der Stöße,

wovon die mehrere oder mindere Heftigkeit des Angriffs der Räder auf die Schienenköpfe abhängt, ein Punkt, in welchem das meiſte verſehen und die Technik noch am wenigſten zu Reſultaten gekommen iſt. Ferner kommt unendlich viel auf die Bettung der Hölzer an, ob dieſelbe feſt oder nachgebend iſt, ob der Boden aus Stein, Moor oder Sand beſteht und wie weit ein mangelhafter Grund durch Stein- und Kiesbettung unſchädlich gemacht iſt. Endlich iſt noch die Hauptſache die Sorgfalt, mit welcher der Bahnmeiſter für die ſtets feſte und richtige Lage der Hölzer und Schienen, namentlich für ſeine Stöße (die Stelle, wo zwei Schienen an einander ſtoßen) ſorgt, womit die Dauer der Schienen einer Strecke vielleicht verdoppelt werden kann. Welch' ein geiſtloſes Schematiſiren muß dabei herauskommen, wenn die Techniker es wagen, bei einem ſolchen Gegenſtande Durchſchnittsſätze für die Dauer zu begutachten und danach alle Reſerven zu bemeſſen.

Das iſt jedoch noch immer nicht die Hauptſache. So viel ſteht gewiß techniſch feſt, daß unter ſonſt gleichen Umſtänden die Abnutzung in ganz genauem Verhältniſſe zum Gebrauche ſteht. Wie kann man alſo Bahnen und Strecken derſelben Bahn, welche zehnmal ſo viel befahren werden als andere, auf einen gleichen Erneuerungs-Procentſatz ſtellen? Da wird ja gerade die am wenigſten angegriffene, alſo muthmaßlich auch am wenigſten rentirende Bahn zu derſelben Reſervelegung gezwungen, als die am ſtärkſten der Abnutzung unterworfene und beſtrentirende. Wollte man eine Formel für den Grad der Abnutzung finden, ſo ſuche man erſt Formeln dafür, wie ſich der Angriff jeder Maſchine auf die Schienen nach der Schwere der Maſchine und der Schnelligkeit ihrer Bewegung, wie ſich der Druck beladener und unbeladener Wagen, von Achſen mit 40 und mit 100 Centner Tragfähigkeit gegen einander verhalten. Wollte man aus der Rente auf die Abnutzung ſchließen, ſo erwäge man, daß zu ¼ Pfennig pro Centner und Meile transportirte Kohlen denſelben Druck üben, als Seidenſtoffe, Colonialwaaren und Getreide. Kurz die Formeln ſind noch nicht gefunden und werden nicht gefunden werden, der Durchſchnittsſatz iſt in allen Fällen eine Unwahrheit.

Möge ein eclatantes Beiſpiel zur Erläuterung dienen, wie weit die Abnutzung und Nothwendigkeit der Erneuerung erfahrungsmäßig auseinandergehen. Die Cöln-Mindener und die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn ſind nahezu gleichzeitig gebaut und vollſtändig dem Betriebe übergeben. Beide haben ein ganz verſchiedenes Syſtem des Ober-

baues und durchaus verſchiedene Betriebsverhältniſſe. Bei erſterer kommt die noch neue Oberhauſen-Arnheimer Bahn noch nicht in Betracht, wie überhaupt die erſten Betriebsjahre keine erheblichen Erneuerungen erfordern; die Abnutzung und Erneuerung während einer beſtimmten Zahl von Betriebsjahren mußte, wenn ſie ſich nach allgemeinen Normen der Art veranſchlagen ließe, wie das Miniſterial-Reſcript vorausſetzt, im Verhältniß zur Meilenzahl, alſo von 34 zu 20 erfolgen. Vom Jahre 1851 bis 1857 hat aber die Erneuerung der Schienen und Schwellen auf der Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn 73,066 Thlr. 13 Sgr. 8 Pf. gekoſtet, und würde in dieſem Verhältniſſe auf der Cöln-Mindener Bahn 124,212 Thlr. gekoſtet haben. Rechnet man zu jenen Koſten auch noch die der Auswechſelung von Schienenſtühlen und Nägeln und Schrauben, womit während dieſer Zeit das Oberbauſyſtem der Bahn verbeſſert wurde, mit 17,000 Thlr. 21 Sgr. 6 Pf., ſo würde die für die Cöln-Mindener Bahn zu berechnende Verhältnißſumme auch nur um 28,000 Thlr. ſteigen. Sie hat aber wirklich einen Aufwand von 1,073,228 Thlr. 17 Sgr. 2 Pf. machen müſſen, alſo das ſiebenfache oder achtfache. Von einer Geſellſchaft wird alſo offenbar beim Durchſchnittsſatze zu viel, von der anderen zu wenig gefordert. Die Berlin-Potsdam-Magdeburger Bahn iſt im dreizehnten Jahre im Betriebe, ein Theil ihrer Schienen zwiſchen Berlin und Potsdam im funfzehnten, ihr Oberbau hat bis Ende 1858 in der Schienen- und Schwellen-Erneuerung überall nur 95,865 Thlr. 19 Sgr. 8 Pf. gekoſtet; daß ſie ſchon jetzt oder in zwei Jahren eine vollſtändige Erneuerung verlangen ſollte, iſt gewiß unrichtig, wann aber und ob nicht durch regelmäßige Auswechſelung aus den laufenden Betriebs-Einnahmen, ohne alle Hülfe des Reſervefonds, der Oberbau in vollkommen gutem Zuſtande zu erhalten wäre, das vermag kein Techniker zu ſagen, oder zu beſtreiten.

Wir haben nur zwei Beiſpiele, welche Reſultate die vom Handelsminiſterio angeordnete Wirthſchaftsführung ergeben würde, weil nur die Berlin-Stettiner Bahn ſtatutenmäßige Beſtimmungen hat, wie ſie das Handelsminiſterium jetzt allgemein einführen will, außer ihr aber nur noch die Cöln-Mindener Bahn, von welcher auch die Idee dazu entnommen iſt, von Anfang an ſo gewirthſchaftet hat. Die Berlin-Stettiner Statuten haben ſich als ungenau erwieſen, denn als es zu ſtarken Schienen-Erneuerungen kam, zeigte ſich die Rechnungsnorm als falſch, welche man der Zukunft vorgeſchrieben und die Geſellſchaft mußte

zu einer Anleihe ſchreiten, wie das Gutachten des Miniſterialtechnikers, auf welches das Reſcript gebaut iſt, uns belehrt. Nach den Statuten der Cöln-Mindener Geſellſchaft muß die Erneuerung der Schienen, Schwellen und Betriebsmittel aus den Einnahmen des Jahres erfolgen, in welches die Ausgaben fallen und nur wegen ungewöhnlicher Ausgaben iſt Reſerve zu legen. Den Reſervefonds hat man aber ausſchließlich für Unfälle im Betriebe beſtimmt, welche eben ſo wohl als regelmäßige Betriebslaſt behandelt werden können und wofür auch nur $\frac{1}{2}$ des Anlagecapitals zurückgelegt wird. Der Fonds iſt dadurch, daß er jährlich mit 10- bis 11,000 Thlr. bedacht wird, aber nur 7- bis 8000 Thlr. herausgenommen werden, bis Ende 1857 auf 52,862 Thlr. 21 Sgr. 3 Pf. angewachſen, er iſt ſo unbedeutend, daß er bei mehreren Millionen Jahres-Einnahme geradezu für nichts zu achten iſt. Es würde als ein reines Wortſpiel erſcheinen, daß er Reſerve-Fonds genannt und daß zwiſchen einem Reſerve- und einem Erneuerungs-Fonds unterſchieden wird, wenn nicht die Abſonderung des Erneuerungs-Fonds den Sinn hätte, daß dieſer entweder gegen den Inhalt des Statuts, oder wenigſtens nebenher zu Zwecken gegründet wurde, welche die Statuten ganz ausdrücklich auf die Jahres-Einnahmen verweiſen. In den erſten Jahren haben die Actionaire daher ſehr gegen deſſen Bildung proteſtirt und um denſelben ſchwebt deshalb noch heute ein Nimbus von Solidität, welcher verhindert hat, daß man ſich auch nur die Mühe genommen hätte, die Zahlen genauer anzuſehen, bevor man die Einführung dieſes Inſtitutes bei allen Bahnen, auch bei denen anordnete, deren Statuten dem in beſtimmte Gränzen gewieſenen Reſerve-Fonds ausdrücklich die Erneuerung der Schienen, Schwellen und Betriebsmittel auferlegt. Der Erneuerungs-Fonds der Cöln-Mindener Geſellſchaft mußte nun in den erſten Betriebsjahren gut anwachſen, da dieſe erſten Jahre wenig Erneuerungen verlangen, er belief ſich am 1. Januar 1851 auf 484,935 Thlr. 9 Pf. Bei den Specialien der Verwaltung desſelben braucht man ſich nicht aufzuhalten, vielmehr kommt man auf den Kern der Sache ſchon durch Zuſammenſtellung der Reſultate und in dieſer Beziehung kann es nicht zweifelhaft ſein, daß in der That nur in jedem Jahre aus den laufenden Betriebs-Einnahmen diejenige Summe Reſerve gelegt iſt, um welche ſich der Beſtand des Fonds vermehrt hat. Danach ſind einſchließlich der Zinſen des Fonds, welche jährlich 21- bis 27,000 Thaler betragen haben, zur Reſerve nur beſtimmt:

1851	35,668	Thlr.	27	Sgr.	8	Pf.,
1852	98,765	„	27	„	2	„
1853	75,485	„	1	„	11	„
1854	51,470	„	4	„	3	„
1855	56,754	„	12	„	6	„
1856	28,882	„	16	„	2	„
von 1851 bis 1856	347,026	Thlr.	29	Sgr.	8	Pf.,
dagegen sind 1857 herausgenommen	75,528	„	12	„	4	„

mithin beträgt die Rücklage in 7 Jahren 271,498 Thlr. 17 Sgr. 4 Pf., als um wie viel der Bestand vom 1. Januar 1851 von dem Bestande vom letzten December 1857 (756,443 Thlr. 26 Sgr. 4 Pf.) differirt. Das macht jährlich nicht ganz 40,000 Thlr. bei einem Anlage-Capitale von etwa 23 Millionen Thalern und einer bis auf 4½ Million Thaler Brutto-Einnahme von der Deutz-Mindener Strecke gestiegenen Einnahme. Man wird jedoch aufhören, die Geringfügigkeit der hinterlegten Summen auffallend zu finden, wenn man vernimmt, daß zwar für Abnutzung der Maschinen und Wagen regelmäßig mehr in den Fonds gelegt, als daraus gezogen ist, aber für Erneuerung von Schienen, Schwellen und andere Oberbau-Arbeiten regelmäßig mehr aus dem Fond genommen, als hineingelegt ist, nämlich mehr herausgenommen im Jahre

1851	16,035	Thlr.	—	Sgr.	—	Pf.,
1852	936	„	25	„	10	„
1853	15,958	„	3	„	3	„
1854	59,207	„	16	„	11	„
1855	37,177	„	21	„	11	„
1856	27,392	„	2	„	2	„
1857	231,710	„	19	„	1	„
	388,417	Thlr.	29	Sgr.	2	Pf.

Man ersieht hieraus, daß, wenn die Ökonomie, nach welcher die Schablone zugeschnitten ist, schon Resultate von zweifelhafter Bedeutung gegeben hat, noch viel schlimmere zu erwarten sind, wenn man im Vertrauen auf die aufgefundene Ökonomieformel nun von dem statutenmäßigen Wege bei allen Gesellschaften abgehen sollte und meinte, man wirthschafte wer weiß wie gut. Denn diese 388,417 Thlr. 29 Sgr. 2 Pf. durften nicht aus dem Erneuerungs-Fond, sie mußten aus dem laufenden Betriebe genommen werden, wenn man nicht annimmt, daß der, gleichviel aus welchen Gründen, angesammelte Reserve-Fond freies Gesellschafts-Vermögen ist, gleich dem Reserve-Fond jeder andern Ge-

ſellſchaft beſtimmt, außerordentliche Ausgaben jeder Art zu tragen. Damit iſt denn aber auch zugleich das Syſtem des Erneuerungs-Fonds gerichtet. Der Fehler des Syſtems liegt, wie die angeführten Beiſpiele zeigen, darin, daß man Angriffe auf den Reſerve-Fonds zur Beſtreitung laufender Ausgaben überall geſtattet. Die Statuten der Berlin-Potsdam-Magdeburger Geſellſchaft weiſen auch Erneuerungen auf den Reſerve-Fonds, dieſe zieht es aber vor, ſie ausſchließlich auf die laufenden Einnahmen zu verweiſen und den Reſerve-Fonds nicht durch jährlich wiederkehrende Ausgaben zu ſchwächen, die ſo wenig den Charakter außerordentlicher haben, daß ſie vielmehr mit jedem Jahre, bis zu einem gewiſſen Punkte, ſteigen müſſen.

In einem Erneuerungs-Fonds, wie ihn das Reſcript vorſchreibt, liegt der ſtärkſte Anreiz ſtatt koſtſpieliger, die Dividende kürzender Reparaturen Neubeſchaffungen vorzunehmen und damit wieder den Grund zur Erſchöpfung der Reſerven zu legen. Die Directionen werden machtlos gegen das Andringen der Verwaltungsräthe und Actionaire, wenn ſie mehr leiſten wollen, als das ſtrenge Reſcript gebietet und doch führt dasſelbe bei jeder Bahn von zweifelhaft gutem Oberbau- und Betriebsmateriale zur Vertheilung des Reſerve-Fonds als Dividende.

Wir müſſen uns noch gegen den Verdacht verwahren, als wollten wir die Art, wie die Cöln-Mindener Direction gewirthſchaftet, einer tadelnden Kritik unterwerfen. Sie hatte die wirthſchaftlichſten Grundſätze, als ſie den Erneuerungs-Fonds, ohne daß die Statuten dazu nöthigten, anlegte, ſie hat es dem zu danken, daß ſie Ende 1857 noch eine wirkliche Rücklage von mehr als 700,000 Thlr. hatte. Sie verſchuldet es nicht, wenn man von den gelegten Schienen eine längere Dauer erwartet hatte; Profil, Form und Schwere der Schienen waren ihr vorgeſchrieben und ſie würde, ohne daß ſie ſchon in den erſten Jahren Rücklagen gemacht und ſich in dem überflüſſigen Erneuerungs-Fonds für Maſchinen und Wagen eine Reſerve für Schienen-Erneuerung geſchaffen hätte, zu einer Anleihe, wie die meiſten andern Geſellſchaften, haben ſchreiten müſſen, um die Fehler der erſten Anlage zu verbeſſern. Der gebildete Reſerve-Fonds iſt freies Eigenthum der Geſellſchaft und deſſen Verwendung auf Schienen-Erneuerung wird ſie in den Stand ſetzen, ihre Dividende auf einer dem Verkehre entſprechenden Höhe zu halten. Das iſt der unverkennbare Vortheil des Reſervelegens überhaupt.

Wenn alſo gegen die Anlegung des Erneuerungs-Fonds für die Zukunft proteſtirt wird, ſo geſchieht es nicht, weil derſelbe in Vertheilung übermäßiger Dividenden hinderlich wäre, ſondern weil damit eine

fehlerhafte Wirthschaft vorgeschrieben wird und weil die Gesellschaften der Überzeugung sind, auf Grund ihrer Statuten besser haushalten zu können. Wenn unserm Proteste gegen die Einführung jenes Schema die Bemerkung entgegen gehalten wird, daß sich ja das Schema verbessern lasse, so erwiedern wir, daß der Ministerialrath, welcher das erste Werk lieferte, auch ein nicht minder fehlerhaftes zweites, drittes und viertes liefern kann und geben wir zu erwägen, was denn daraus werden soll, wenn von Zeit zu Zeit ein weiterstrebender Architekt neue Entdeckungen im Gebiete unserer Ökonomie macht und dann jedesmal alle abgethanen Bilanzen danach revidirt, die Dividenden sistirt und wider alle Möglichkeit einer Divination dessen, was der Art der Schooß der Zukunft birgt, immer wieder die Dividenden nach neuem Zuschnitte bemessen oder der neuen Entdeckung wegen ganz versagt werden. Denn daß das erste Beispiel dieser Art ein sehr aufmunterndes wäre, wird nach vorstehender Auseinandersetzung wohl schwerlich noch Jemand glauben. Nicht dagegen ist also unser Protest gerichtet, daß den Gesellschaften ein Übermaaß von Ökonomie geboten wurde, sondern dagegen, daß ihnen die Art, wie sie haushalten sollen, vorgeschrieben wird und das auf Grund von technischen Gutachten, deren Oberflächlichkeit jeder Laie mit einem Blicke übersieht. Auch müssen wir hier um des schlimmen Ernstes der Sache willen, nicht um irgend einer Person wehe zu thun, oder Männer vom besten Glauben zu schmähen, einen Krebsschaden unserer Verwaltung berühren, an welchem der Handelsminister unschuldiger ist, als an der Erbsünde, den er aber als ein vorhandenes Übel zu erkennen nicht dringend genug aufgefordert werden kann. Wir haben nämlich keine Civil-Ingenieure, welche den Englischen in Vorbildung irgend gleich kämen. Als man bei uns anfing Eisenbahnen zu bauen, hatten wir nur Architekten (Männer die Häuser, Chausseen, Brücken und Schleusen zu bauen gelernt hatten) und militairische Techniker (Ingenieure und Artillerie-Officiere), denen wir den Bau anvertrauen konnten. Die letzteren haben überall kein Glück in diesem Fache gemacht, die ersteren waren unentbehrlich zum Baue der Bahn bis zum Oberbaue und bemächtigten sich der Sache. Das Unglück will es aber, daß wem Gott in Deutschland ein Amt, daß er dem auch Verstand giebt. Die Architekten wußten bald besser als alle andern Leute, was zum Oberbaue, zum Wagen-, zum Maschinenbaue gehöre, wovon sie nur genau so viel wissen und erlernen, als jeder andere wissenschaftlich gebildete Dilettant sich zu eigen machen kann. Sie besorgten die wunderlichsten Oberbau-Constructionen, hatten keinen Begriff davon, was

unſern Schienen geboten werden würde und legten leichte Schienen, als ſchon ganz England ſchwere anwandte, gingen zu breitbaſigen Schienen über, ohne daß man noch etwas von Laſchen wußte, als in England die Stuhlſchienen herrſchend waren, zeichneten Schienenprofile, ohne zu wiſſen, wie die Schienen gewalzt werden und beſtellten Schienen, ohne zu wiſſen, welches Eiſen dazu verwandt werden würde und wie es bearbeitet werden muß, um die Schienen haltbar zu machen. Eine Folge davon war, daß nach Verlauf von ſieben Jahren die meiſten Schienen weggeworfen werden mußten, auf deren fünfzigjährige Dauer gerechnet war, daß ſehr viele Millionen Thaler durch das ungerechtfertigte Selbſtvertrauen einiger weniger Männer verſchwendet, um eben ſo viele Millionen das Vermögen der Actien-Geſellſchaften und des Staates ärmer geworden iſt. Derſelbe Geiſt oberflächlichen Dilettantismus iſt noch heute nicht etwa vorzugsweiſe in den oberen Verwaltungskreiſen, ſondern durchweg mächtig, wie die wenigen gründlicher gebildeten Techniker, die wir beſitzen, wie jeder Maſchinenmeiſter, jeder Wagenbauer, jeder Eiſenhüttenmann beſtätigen wird. Dazu hat das autokratiſche techniſche Publicum zwar Routine in fiscaliſchen Contracten, einfacher Buchführung und Anweiſung von Zahlungen, keinen Begriff von kaufmänniſcher Buchführung und Bilanz, noch weniger von den Gränzen von Recht und Unrecht, von Durchführung feſter Principien in Behandlung fremder Angelegenheiten, von den Gränzen der Aufſicht und Vormundſchaft, von Rath und Befehl. Gerade dieſe Beamtenclaſſe iſt geneigt, ſich in demſelben Maaße als ſtrenge Herren zu zeigen, als ſie gehorſame Diener ſind. Es iſt das keine Folge architektoniſcher Studien, ſondern eine nothwendige Folge büreaukratiſcher Anſchauungen, die um ſo rückſichtsloſer zu ſein pflegen, je weniger der Beamte der alten Beamtenſchule angehört, die in ſtrengem Rechtsgefühle aufgezogen iſt.

Die Fortſchritte der Technik, die Ausbildung vieler Architekten zu guten Eiſenbahn-Technikern haben das Verhältniß nicht gebeſſert, weil jeder examinirte Architekt ein geborener Eiſenbahn-Techniker iſt, weil oft gerade die fähigſten Männer berufen werden, eher Reſcripte zu bauen, ehe ſie Eiſenbahnen hie und dort gebaut und verwaltet haben, vor Allem, weil der Decernent, der gerade von einer Idee eingenommen iſt, deren allgemeine Ausführung zu verlangen ſich berufen fühlt. Auch das iſt nicht zu ändern, wenn nur eine Beamten-Kategorie die Techniker liefern kann und der ſich ausdehnende Eiſenbahndienſt mehr *Techniker* erfordert, als vielſeitig vorgebildet ſein können. Das Gut-

achten, wonach die Erneuerungs-Fonds gebildet werden sollen, schreibt man einem jungen, an sich sehr tüchtigen Manne zu, der im Dienste der Cöln-Mindener Gesellschaft aufgewachsen, nicht entfernt daran gedacht hat, einen kritischen Maßstab an deren Einrichtungen zu legen. Das neueste Normal-Schienenprofil soll die Ingenieure der Walzwerke nichts weniger als befriedigen und von einem als gründlichen Kenner alten Kirchenstyls berühmt gewordenen, sehr verehrten Architekten herrühren, der die Zeit der Ausbildung unseres Eisenbahnwesens in der Sophienkirche zu Constantinopel verbrachte und dessen Studien dort vom schönsten Erfolge gekrönt waren. Der Magdeburg-Leipziger Gesellschaft ist noch bei ihrem neuesten Baue eine Schienenform unberechtigterweise vorgeschrieben, welche die Technik längst aus den besten Gründen verworfen hatte. Das Abiturienten-Examen wird die künftige Generation nicht bessern, denn das beste an unsern Technikern war, daß sie als Jungen in das Leben geworfen waren. Es ist die höchste Zeit, den Verwüstungen Einhalt zu thun, welche Schematismus und sich überhebender Dilettantismus schon angerichtet haben; gerade in der Technik Freiheit der Bewegung herzustellen, welche die Grundbedingung wahren Fortschrittes ist und uns eben so tüchtige Männer schaffen wird, als sie England besitzt; die Welt auf eignen Füßen gehen zu lassen, damit aus allseitiger freier Selbstbestimmung endlich nachahmungswürdige Muster gewommen werden. Das Handelsministerium scheue sich vor der Verantwortung, welche unsere Regierung auf diesem neuen Felde schon in so schwerem Maße auf sich geladen hat, eine Verantwortung, welche es nicht trifft, wenn sie nur Sicherheit und Vollständigkeit des Materials bewacht, die sie eben nicht abweisen kann, wenn sie selbst verkehrte Muster vorschreibt, deren Prüfung denn doch nicht das Fach selbst des umsichtigsten Ministers ist.

England ist nicht deshalb uns voraus, weil seine Ingenieure eine bessere Vorbildung als die unsrigen genießen, sondern weil man es dort für Tollheit erklären würde, Wissenschaft und Praxis durch Rescripte zu lehren. Wem würde es dort einfallen, Normal-Schienen-Profile vorzuschreiben? Man muß es endlich in Preußen begreifen, daß es nicht an den Männern liegt, die man sich zu Geheimen Räthen auswählt, wenn aus der Geheimrathsstube keine praktische Welt hervorgeht, sondern an dem Unterfangen, Wissenschaft und praktische Klugheit zu decretiren. Man wird in Deutschland um so weniger praktische Männer finden, je mehr Capacitäten man in die Ministerien

bringt. Erſt wenn man endlich einſehen lernt, daß nur abſolute Freiheit, bis zu dem Punkte, wo ſie gemeingefährlich wird, Männer und Werke bringen kann, erſt dann werden wir uns mit dem praktiſchen Volke meſſen können, von dem uns nichts weiter unterſcheidet, als daß es nichts von unſern Gängelbanden weiß. Man vergeſſe nicht, daß unſer ganzes Eiſenbahnweſen nicht von der Regierung ausgeht, ſondern ihr abgedrungen iſt, daß ſie ſich desſelben erſt bemächtigt hat, nachdem freie Kraft es in's Leben gerufen. Es kann nicht oft genug geſagt werden, daß was wir haben, nicht durch das Regieren, ſondern ungeachtet des Regierens geſchaffen iſt.

Vertrauen wir denn, daß die ehrenwerthen Techniker des Miniſteriums ſelbſt, welche dieſe Anſichten theilen, die Hand zum Wege gründlicher Reformen bieten werden, und laſſen wir die Sorge bei Seite, ob noch mehr ſolcher Erfindungen zu Normen erhoben werden möchten, als der ſich als Fehlgeburt erweiſende Erneuerungs-Fonds; ſo haben wir ferner noch mehr als gegen alles übrige: gegen die rückwirkende Anwendung ſolcher neu aufgeſtellten Normen zu proteſtiren. Wenn ſich auch Statuten mit der Abfertigung beſeitigen ließen, daß von Reingewinn keine Rede ſein könne, bevor nicht der Verſchleiß gedeckt wäre, ſo kann doch der Betrieb des vergangenen Jahres nur den Verſchleiß des vergangenen Jahres zu vergüten haben, nicht aber alle Irrthümer, welche Geſellſchafts-Vorſtände und Miniſterien in den früheren Bilanzen haben durchgehen laſſen und von denen es ſich noch fragt, ob es Irrthümer waren. Zudem muß hier auf die extrem verſchiedenartige Behandlung der ganz gleich liegenden Angelegenheit hingewieſen werden, welche gegen die verſchiedenen Geſellſchaften beobachtet iſt. Den meiſten hat man geſtattet, zur Erneuerung ihrer ruinirten Geleiſe neue Anleihen zu machen, wovon ſie jetzt nur Zins und Amortiſation zu zahlen haben. Von andern hat man verlangt, daß ſie die Erneuerung aus dem Reſerve-Fonds beſorgten, reſp. denſelben ſo verſtärkten, daß er einer ſolchen außerordentlichen, nur aus der fehlerhaften erſten Anlage folgenden Laſt gewachſen wäre; natürlich ſind die Reſerven dieſer Geſellſchaften erſchöpft, ſie haben Noth, Hülfsmittel für ſonſtige Verbeſſerungen herbeizuſchaffen und ſind jetzt in Gefahr, Rücklagen für Zwecke machen zu müſſen, die ſich bei einem ſtarken Oberbaue und guter Unterhaltung der Betriebsmittel aus den laufenden Einnahmen beſtreiten laſſen, während andere Bedürfniſſe Rücklagen erfordern, an welche von oben herab nicht gedacht werden

kann. Gegen andere Gesellschaften, welche in den Folgen der Calamität noch sitzen, welche ihnen zum Theil die officielle Technik bei der ersten Anlage aufgenöthigt hat, wird verlangt, daß sie die Schäden binnen 5 Jahren bessern, und da das allerdings, wenn die Theorie richtig wäre, nur als milde Rücksicht erschiene, so streicht man bei Cosel-Oderberg die Dividende ganz, da nicht allein deren Vergangenheit, sondern noch mehr deren Zukunft in's Auge gefaßt wird. Leben wir einmal im Zeitalter der Centralisation, so haben wir auch Anspruch auf die guten Seiten derselben, auf consequente Anwendung von Rechts- oder Verwaltungs-Prinzipien, und es kann dem Lande nichts schlimmeres begegnen, als wenn sich der Argwohn geltend macht, daß das Gegentheil aller Consequenz zur Herrschaft gelangt wäre, weil das die absolute Willkühr sein würde, auch wenn man keine feindseligen Absichten dabei voraussetzt.

Alle diese Bemerkungen erschöpfen aber die Einwendungen nicht, welche gegen das Rescript vom 27. Januar 1858 zu machen sind. Denn es ist darin gerade dasjenige übergangen, worauf es allein ankommt. Der kaufmännische Grundsatz, daß für den Verschleiß eine Rücklage, oder vielmehr Abschreibung statt finden müsse, führt durchaus nicht dahin, daß ein zinsbarer Fonds für jede Art der Abnutzung des Gesellschafts-Vermögens, von Schienen und Maschinen bis zu den Uniformen und Wetterfahnen herunter, geschaffen werden muß, der abgesondert von diesem Gesellschafts-Vermögen zu verwalten wäre. Die Gesellschaft hat nach § 24 des Gesetzes über die Actien-Unternehmungen keine andere Verpflichtung, als die zur Übersicht der Vermögenslage nöthigen Bücher zu führen, auch in den ersten drei Monaten jeden Geschäftsjahres eine Bilanz des Gesellschafts-Vermögens zu ziehen und diese der Regierung vorzulegen. Sind auch die Befugnisse der Regierung in Beziehung auf die Prüfung dieser Bilanz im § 25 u. 26 in so strenge Gränzen eingeengt, daß man wünschen möchte, die Befugnisse der Regierung würden in Beziehung auf die Eisenbahn-Gesellschaften auf gesetzlichem Wege erweitert, so kann die Regierung doch nicht die geringste Erinnerung dagegen machen, wenn die Bilanz nach den Statuten und sogar nach den strengsten kaufmännischen Grundsätzen in Ordnung ist. Nun aber haben alle Gesellschaften, die irgend in der Lage waren, daß ihr Anlage-Capital erschöpft war und sich ihr Verkehr erweiterte, aus den laufenden Einkünften so viele Verbesserungen und neue Anlagen gemacht, so viele Vorräthe in Reserve

und so viele Schulden amortisirt, daß sie sehr wohl eine zufriedenstellende Bilanz aufweisen können, auch wenn sie keinen Groschen im Reserve-Fonds haben. Alle Conti ohne Ausnahme sind zu saldiren, nicht blos ein fingirtes Verschleiß-Conto mit einem Erneuerungsfonds-Conto, wenn die Bilanz beurtheilt werden soll. Wir heben dabei nochmals ganz ausdrücklich die Amortisation der Schulden hervor, die meistens einer sehr starken Reserve gleichkommt, und müssen um so mehr unsere Verwunderung aussprechen, daß das dem Decernenten im Handelsministerium entgangen ist, als ja bei den Staats-Eisenbahnen darin die einzige Reserve besteht und da, wenn diese nicht zu beachten, das ganze Eisenbahn-Budget nicht nur unrichtig, sondern ganz leichtfertig aufgestellt wäre. Es ist also um so weniger zu begreifen, wie mit einer so außerordentlichen Strenge auf Einrichtung des Erneuerungs-Fonds unter Sistirung der Dividenden gedrungen werden konnte, ohne daß die Frage, wie es mit der Bilanz stehe, dabei irgend berücksichtigt wurde, von der überhaupt die Aufsichtsbehörde, so viel dem Verfasser bekannt geworden, nur da Notiz genommen hat, wo sich die Gesellschaften darauf berufen haben, so daß eigentlich kaufmännisch eingerichtete Bilanzen gar nicht gefordert und vorgelegt werden, die Bücher gar nicht darauf eingerichtet sind, auch wenn sie nach den Regeln der doppelten Buchhaltung geführt und abgeschlossen werden.

Was das Handelsministerium richtig herausgefühlt hat, das steht auf einem ganz anderen Blatte. An sich kann es, wie schon erwähnt, nicht bezweifelt werden, daß jede an sich zahlungsfähige Gesellschaft durch ihre laufenden Einnahmen volle Sicherheit bietet, die ausgedehntesten Erneuerungen vornehmen zu können, zu denen irgend Veranlassung sein kann. Wir setzen auch voraus, daß die Bilanz der Gesellschaft in Ordnung ist und daß man dabei ein, gleichviel nach welchen Grundsätzen fingirtes Verschleiß-Conto angelegt hat, dennoch werden stets Verlegenheiten entstehen, wenn die Gesellschaften keine baaren Reserven haben, wenn sie sich der schwebenden Schulden nicht erwehren können. Die unter Staats-Verwaltung stehenden Eisenbahnen, deren Geschäftsführung wir zufällig verfolgt, haben nicht nur bedeutende schwebende Schulden; alle Privat-Gesellschaften, welche, um auf jede Eventualität gefaßt zu sein (ungeachtet des Mangels an einem Betriebs-Capitale, das in keinem Anschlage vorgesehen ist), große Vorräthe an Ersatzstücken und Materialien halten, welche zugleich ihre Schuldigkeit gegen das Publicum thun und die Gelegenheit zur Er-

weiterung des Verkehrs benutzen wollen, sobald sie sich bietet, müssen erst recht schwebende Schulden haben, Schulden, die schwebend erhalten werden durch die Einnahme-Überschüsse, welche sich bis zu den Zins- und Dividenden-Zahlungen auffammeln. Die Gesellschaften bedürfen nur zur Aufnahme von Darlehnen der Ministerial-Genehmigung, nicht um andere Schulden zu contrahiren, namentlich nicht, wenn sie Ankäufe machen und dringenden Bedürfnissen abhelfen müssen, deren Nothwendigkeit nur ihrer eigenen Beurtheilung unterliegt. Darin liegt die Verlegenheit, und dieser hat man früher dadurch abzuhelfen gesucht, daß man jede schwebende Schuld als ein Vergehen behandelte, und Dividendenkürzungen verfügte, wo man sie fand, ohne sich irgend darum zu kümmern, woher die Mittel zu Fortschritten, zur Entwickelung des Institutes der Eisenbahnen kommen sollten. Jetzt will man, da man sich überzeugt haben mag, daß das nicht durchzuführen ist, Baar-Reserven auf einem Wege erzwingen, der dazu gar nicht führen kann, Reserven, die von vorn herein verderblichen Angriffen ausgesetzt werden sollen, also auch Illusionen bleiben müssen und uns erst recht in eine sorglose Haushaltung treiben werden.

Es handelt sich also, wie in der Schrift „Preußische Finanz-Fragen" bereits angedeutet ist, darum, sowohl richtige Bilanzen aufzunehmen und darin, wenigstens für die Zukunft, der Abnutzung gebührende Berücksichtigung zu schenken, als die Gesellschaft aus der Lage zu bringen, Schulden schwebend erhalten zu müssen, welche der Ansammlung von Baarvorräthen entgegen stehen. Wir erkennen mit dem Handelsministerio an, daß darin etwas geschehen muß, es sind aber bei dieser Gelegenheit und gleichzeitig so viel Krebsschäden unseres ganzen Eisenbahn-Systems an das Licht gezogen, daß dasselbe unmöglich in seiner jetzigen Lage bleiben kann. Es ist eine Reform an Haupt und Gliedern nothwendig. Die Hauptpunkte, auf welche dabei das Augenmerk zu richten sein wird, glauben wir im folgenden zusammenzustellen.

I.

Das Eisenbahnwesen ist wieder zum Ressort des Finanzministerii zu legen. Die Gründe dafür sind der mannigfachsten und gewichtigsten Art.

An sich ist das Ressort des Ministerii für Handel, Gewerbe und öffentliche Arbeiten ein so ausgedehntes, daß es gefährlich für das Land ist, eine solche Beherrschung aller materiellen Interessen in einer Hand

concentrirt zu ſehen und daß es die Kräfte eines Miniſters überſteigt, die Fortentwickelung aller unſerer materiellen Intereſſen in den aller heterogenſten Fächern in feſter Hand zu haben. Es giebt kein Feld für einen geiſtreichen Mann, auf welchem ſchöpferiſcher Drang mit mehr ſchwelgeriſcher Luſt ſich ergehen könnte; zum Schaffen gehört geniale Auffaſſung alles deſſen, was in unſerm Zeitalter gährt und im Bilden, im Forttreiben begriffen iſt; die Verſuchung iſt überwältigend gerade für den Mann, der auf dieſen Platz gehört, alle Kräfte des Landes auf das äußerſte anzuſpannen, um ſeine ganze Aufgabe zu löſen. Wir glauben jedoch in der oft erwähnten Schrift nachgewieſen zu haben, daß uns dieſer Schöpfungsdrang des Zeitalters und das Miniſterii, welches die Seele des geſammten Induſtrialismus ſein ſoll, zum Banquerotte führen kann. Je weiter das Gebiet dieſer einen faſt ſouverainen Macht ausgedehnt iſt, deſto gefährlicher iſt jeder falſche Schritt. Dazu kommt, daß nach menſchlicher Erfahrung mit der Macht die Freude am Machtgenuſſe wächſt und wir haben Gelegenheit gehabt, auf die bedenklichen Folgen hinzuweiſen, welche die conſequente Ausbildung eines autokratiſchen Syſtems für das Rechtsgebiet hat, das nicht ohne die ſchwerſten Folgen für die öffentliche Moral unberechtigt betreten werden darf. Wir müßten aber auch unſeren feſteſten und innerſten Überzeugungen Gewalt anthun, wenn wir anerkennen wollten, daß dieſe Centraliſation irgend Früchte gebracht hätte, daß ſie dem Fortſchritte diente. Man laſſe ſich nicht durch den Anblick der Fortſchritte irre leiten, welchen Handel und Gewerbe, Bergbau und Hüttenweſen, Eiſenbahnbetrieb und Geldverkehr ungeachtet der Staatsvorſorge und ſogar ihr zum Trotz gemacht haben. Man gehe auch in der Ungerechtigkeit weder ſo weit, daß man verkennen wollte, die kräftige Unterſtützung einzelner Unternehmungen von Seiten des Staates hätte nicht ſehr gute Früchte gebracht, noch ſo weit, daß man überhaupt eine göttliche Schöpferkraft und organiſches Productions-Vermögen von einer Behörde erwarten wollte. Ihrer Natur nach werden alle Eingriffe der Behörden in die Privatthätigkeit nur ſchaden, Aufgabe der Staatsbehörde iſt nur, berechtigte Forderungen zu ſanctioniren und Ausſchreitungen zu wehren. Um nicht zu weit von unſerem Thema abzukommen, glauben wir dasſelbe zu erſchöpfen, wenn wir behaupten, daß im Eiſenbahnweſen die Staatsfürſorge der ſchlimmſte Alp geworden iſt, der auf deſſen Entwickelung laſten kann, daß eine Änderung im Syſteme der zwar nur ſporadiſchen, aber doch jede freie Bewegung der untergeordneten Cor-

porationen aufhebenden Aufsichtsführung nicht erfolgen wird, wenn die Eisenbahnen unter Verwaltung, Beeinflussung und Beaufsichtigung des Handelsministerii bleiben. Es genügt nicht das Competenz-Conflictwesen besser zu ordnen, obgleich auch nachgewiesen ist, daß mit dessen jetziger Handhabungsweise jede bürgerliche Freiheit in Gefahr gebracht ist, jede Verbriefung zum leeren Schein werden könnte, weil jedem Dinge von einer anderen als der verbrieften Seite beizukommen. Der Ansammlung zu großer Macht muß gesteuert, jedes Interesse muß seine naturgemäßen Anlehnungspunkte erhalten und diese wird das Eisenbahnwesen zunächst im Finanzministerio finden.

Ein fernerer Grund der Trennung liegt in der Unverträglichkeit der Post- und der Eisenbahn-Interessen, in der Nothwendigkeit, daß die letzteren in einem anderen Ministerio eine Vertretung gegen die maßlosen Ansprüche nicht allein der Postverwaltung, als noch mehr her in's Gebiet derselben streifenden Ideen finden. Eisenbahn und Post kommen leicht in Conflicte mit einander, nicht allein, wo sie besondere äußerliche Vertretung haben, sondern im Ministerio selbst. Wo Eisenbahnen und Posten denselben Herrn haben, wie in Baiern, Baden, Würtemberg, Braunschweig und Hannover, da mag man es für nöthig finden, ein einheitliches Zusammengehen durch Vereinigung beider Departements in einer Behörde oder unter einem Chef zu erzwingen; wo aber die Eisenbahn Privaten angehört, da wird sie, der Aufsicht derselben Behörde anvertraut, zur Magd der Postverwaltung, die ihr innerstes Mark verzehrt. Zu dem liegt es im Organismus unserer Postverwaltung dem Ministerio gegenüber, daß letzteres nicht selten für postalische Bedürfnisse sorgt, welche das eigentliche Post-Departement gar nicht als solche anerkennt. Ja es läßt sich nicht verkennen, daß der Post-Etat selbst durch die Trennung gewinnen wird, da die enormen Ausgaben, welche das Staats-Eisenbahnwesen erfordert, von Jahr zu Jahr größere Anfechtungen erleiden werden, wenn man es auch jetzt noch so fortgehen lassen sollte, während Niemand darauf dringt, daß die Post fiscalisire und ihre Haupt-Aufgabe in Erzielung von Überschüssen setze. Es ist nicht entfernt zu besorgen, daß die wahren Bedürfnisse der Post, als einer fiscalischen Anstalt, nicht beim Finanzministerio die vollste Berücksichtigung finden sollten. Es ist aber zugleich zu beachten, daß die Eisenbahn-Gesellschaften, welche nicht allein in allen Collisionsfällen des Post- und Eisenbahn-Interesses, sondern auch bei den Collisionen zwischen den Staats-Eisenbahn-Interessen mit denen

der Privatgesellschaften in der Lage sind, den Kläger und Richter in einer Person vereinigt zu sehen und das um so mehr, je mehr der Staat die unfruchtbaren Linien auf sein Theil nimmt und dadurch gezwungen wird, alle Mittel der Concurrenz in Thätigkeit zu setzen; daß, sagen wir, die Gesellschaften in die Lage kommen, in dem ihnen vorgesetzten Ministerio nicht den Beschützer und Beförderer ihrer Interessen zu sehen, daß ein solches Verhältniß alles Vertrauen und ein einmüthiges Zusammenwirken im öffentlichen Interesse stört, auch wenn die Stellung keine maßregelnde Stimmung im Ministerio selbst erzeugen sollte.

Der stärkste Grund aber für die verlangte Trennung liegt darin, daß die Finanzverwaltung bei keinem Zweige der Administration stärker interessirt ist, als bei dem der Eisenbahnen. Sehen wir auf die Staats-Eisenbahnen und die Privatbahnen unter Staatsverwaltung, für welche Zinsgarantie geleistet ist, so haben wir uns schon darüber ausgesprochen (und wir sehen den Tag nicht fern, daß uns die öffentliche Meinung beitreten wird), daß sie keine dem Verdienste der Staatsverwaltung zuzuschreibenden günstigen Resultate gewähren, daß die Opfer, welche sie fordern, nutzlos gebracht werden, daß die Verwaltung des Eisenbahn-Fonds sich jeder möglichen Controle entzieht und daß derselbe der größte Krebsschaden an unserm Staatshaushalte ist. Wohlan denn, lasse man das unnatürliche Verhältniß nicht fortbestehen, daß durch die Vertheilung der Aufgaben in unserer Finanzverwaltung der eine Minister die Arbeit erhält Geld zu verbrauchen, der andere es zu schaffen, wo gar kein sachlicher Grund der Trennung vorliegt, wo schon ehedem die Vereinigung in einer Hand statt gefunden hat und zwar in der Hand, welcher die Sorge für eine haushälterische Verwaltung am meisten am Herzen liegen muß. Kann man die Staats-Eisenbahn-Verwaltung nicht aufgeben, so fasse man sie wenigstens als rein finanzielle Unternehmung vom finanziellen Standpunkte aus in's Auge und mache dem Drange ein Ende, diesen finanziellen Abgrund immer mehr zu erweitern. Diese Anforderung ist um so dringender, als der Finanzminister die Lage der Staats-Eisenbahn-Unternehmungen jetzt gar nicht zu übersehen vermag und nicht ahnen kann, daß ein zweites Geleis Millionen erfordern wird, weil das erste unsicher geworden ist, wie der Staat durch Übernahme einer Verwaltung sich die Hände binden, welche Folgen eine solche für die Finanzen des Landes haben kann. Fassen wir aber die Privatbahnen in's Auge, so ist ja der Staat vermöge der Eisenbahnsteuer Associé der Gesellschaften, ihm gebührt, sobald die Rente

auf 7 Procent gestiegen ist, ein Fünftel des Rein-Ertrages, mithin ist die Finanzverwaltung auf das stärkste dabei betheiligt, ob die Bahnen rentiren oder nicht, ob sie durch Anwendung falscher oder richtiger Grundsätze in Schulden gebracht oder rentabel erhalten werden, ob ihnen eine Concurrenz gemacht wird, welche ihre Steuerkraft aufhebt, ob auf Verlangen der Handelskammern immerfort die Tarife gedrückt werden, ob die Bahnen im Rein-Ertrage zurückgehen oder steigen. Der Finanzminister wird sich sehr besinnen, ob er den Eisenbahn-Gesellschaften entbehrliche Ausgaben aufbürden will, die in die hunderttausende steigen, um der Post kaum so viele hundert Thaler zu ersparen oder gar diesen oder den Brief eine Stunde früher an seine Adresse gelangen zu lassen.

II.

Sollte die Aufsicht über die Privat-Eisenbahnen wieder in die Hände des Finanzministerii gelangen, so wird dasselbe zu erwägen haben, ob es die Aufsicht mit Hülfe der bestehenden Gesetzgebung zu üben im Stande ist, oder ob die Befugnisse der Aufsichtsbehörde einer weiteren gesetzlichen Regelung bedürfen. Wir glauben, daß sich mit dem bestehenden Gesetze, in der Auffassung, welche die frühere Zeit sie ihm gab, regieren läßt, daß unsere Zeit noch nicht fähig ist, sich so weit von bureaukratischen Fesseln los zu machen, daß wir jetzt im Stande wären, ein dieselben zerbrechendes Eisenbahngesetz zu Stande zu bringen. Versuchen wir es erst noch einmal mit der Praxis. Da es jedoch nothwendig ist, daß der völlig rechtslose Zustand aufhöre, in welchem sich die Gesellschaften jetzt fühlen, und da wir den ersten Schritt zur Befreiung von der Vormundschaft machen, wenn wir nicht die Hülfe von oben erwarten, sondern selbst das thun, was an uns ist, was im unzweifelhaften Kreise unserer Befugnisse liegt, so müssen zunächst die Directionen vereint jeder Rechtsverletzung entgegentreten. Wie es in einem sittlich gesunden Gemeinwesen überhaupt sein sollte, muß jeder in dem, einem Andern zugefügten Unrechte, die Verletzung seines eigenen Rechtes sehen und diese abzuwehren sich berufen fühlen. Die Directionen, die Verwaltungsräthe müssen die zeitherige Resignation aufgeben. Dazu muß auch die Presse dienen, durch welche allein der Prozeß vor das rechte Forum gebracht wird, das kein Competenz-Conflict beseitigen kann. Die Gesellschaften als Partei bleiben aber auch vor diesem Foro ohnmächtig, wenn ihnen nicht der gute, unbestechliche Wille des Richters zu ihrem Rechte verhilft. Das Publicum

muß also, einmal zur Überzeugung gebracht, daß sich die Gesellschaften in einem Nothstande befinden, sich diesen wie jeden andern öffentlichen Nothstand zu Herzen nehmen. Will Jeder Herr und Meister in seinem eigenen Hause bleiben, will man keine polizeilichen Maßregelungen um der Politik willen, keine Concessions-Entziehung in Preß- und Wahl-Angelegenheiten, so nehme man sich des guten Rechtes auch da an, wo man es irgend bedroht sieht. Der allgemeinen Stimme muß der gewaltigste Widerstand endlich weichen. Wenn es leicht war, zu herrschen, wo die Beeinflußten getheilt waren, so setze man dem vereinte Kraft entgegen; in der Vereinigung der Meinungen und rechtmäßigen Widerstandes liegt auch heute noch eine nicht zu brechende Kraft.

Wir fordern deshalb die Directoren der Privat-Eisenbahn-Gesellschaften auf, nicht allein den Weg der Öffentlichkeit einzuschlagen und sich der Presse, auch außer ihren jährlichen Geschäftsberichten, zu bedienen, sondern den Verein wieder wach zu rufen, welcher im Vereine Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen untergegangen ist, den Verein Preußischer Privat-Eisenbahn-Verwaltungen, zur besondern Wahrung der Gesellschaftsrechte und zur Förderung gemeinschaftlicher Fortschritte im Eisenbahnwesen. Wenn die Verhandlungen dieses Vereins dem Drucke übergeben werden, eines Vereins, dessen Streben zur Hebung des Verkehrs sich Anerkennung verschaffen wird, so kann es nicht fehlen, daß alte und neue Beschwerden der Gesellschaften zur allgemeinsten Kenntniß kommen und damit den Weg sicherer Berücksichtigung gewinnen.

III.

Mit der Abwehr ungerechtfertigter Bevormundung der Gesellschaften wollen wir aber weder der Staats-Aufsicht in den Weg treten, noch die Übelstände für abgethan ansehen, welche sich bis jetzt bei der Verwaltung der Staats-Eisenbahnen gezeigt haben. Wir haben zur Wahrung heilsamer Freiheit nicht nöthig, den Giftverkauf frei zu geben, Quacksalbereien jeder Art zu dulden, Dampfkessel-Explosionen als Dinge anzusehen, die das Geschäft so mit sich bringt, waghalsige Experimente mit den Gliedmaßen des Publicums anstellen zu lassen. Aber gerade die Aufsicht ist bisher entschieden falsch gehandhabt und vernachlässigt, indem nicht darauf gehalten ist und den verwandten Arbeitskräften nach nicht darauf gehalten werden konnte, daß Bahnen und Betriebsmittel überall im fehlerfreien Zustande erhalten wurden. Wenn Staatsbahnen oder die Gesellschaften es dahin kommen lassen, daß gleichzeitig meilen-

lange Strecken Schienen ausgewechselt werden müssen, so muß doch wohl nicht strenge auf zeitige Auswechselung derselben Bedacht genommen sein. Das verhindert man nicht durch Rücklagen, Wahrscheinlichkeits-Berechnungen über die Dauer der Schienen und mehr dergleichen Schreibübungen, sondern durch häufige genaue Revision der Schienen und durch Anwendung des gesetzlichen Zwanges zu zeitiger Auswechselung, wo die Verwaltungen ihre Schuldigkeit nicht thun. Auch würden nur die Commissarien, welche einige Jahre hindurch diese Aufsicht geführt hätten, ein Urtheil darüber haben, welche Rücklagen die Gesellschaft machen müßte, wenn sie nicht eines Tages ohne Dividende sein will. Man wird aber auch finden, daß ein Commissarius, der mit dieser Specialkenntniß ausgerüstet den Sitzungen der Gesellschafts-Vorstände beiwohnt, durch freundlichen Rath mehr wirken würde, als der Zwang zu leisten vermag. Wir wissen nicht, ob sich die Aufsichtsbehörde darum bekümmert, ob die aus dem Anlage-Capitale beschafften Betriebsmittel vollständig und in ganz dienstfähigem Zustande vorhanden sind und wir sind überzeugt, daß die Gesellschaften selbst darauf nicht immer geachtet haben. Hierauf würde sich aber die Staats-Aufsicht mit Recht erstrecken. Nun fragen wir aber, wie es möglich ist, daß ein einziger Techniker, welcher dem Berliner Eisenbahn-Commissariate zugeordnet ist, eine so specielle Aufsicht über Bahn und Betriebsmittel der Berlin-Stettiner, Berlin-Hamburger, Berlin-Anhalter, Berlin-Potsdam-Magdeburger, Magdeburg-Leipziger, Magdeburg-Halberstädter und Magdeburg-Wittenberger Gesellschaft, neben seinen übrigen Arbeiten, führen kann, zumal seine Kräfte noch außerdem in Thüringen und Schlesien in Anspruch genommen werden? Eben so stehen alle Eisenbahnen Rheinlands und Westphalens unter einem einzigen Commissarius, die Thüringer Bahn steht so gut als unter keiner technischen Aufsicht und die über die Staatsbahnen wird vom Ministerio direct geübt. In dieser Beziehung Budgetsrücksichten vorwalten zu lassen, würde eine übel angebrachte Sparsamkeit sein, da Millionen auf dem Spiele stehen, sobald die gesetzlich angeordnete specielle Aufsicht vernachlässigt wird. Nicht allein unser Verlangen nach Decentralisation überhaupt führt uns dazu, den Wunsch auszusprechen, daß die großen Eisenbahn-Commissariate wieder aufgehoben und daß wieder für jede Bahn besondere Regierungs-Commissarien bestellt werden; nicht allein die Ansicht, daß das dem Eisenbahn- und Actiengesetze entspricht, sondern besonders das Verlangen, daß eine todte, bureaukratische Aufsicht und Briefträgerei,